NAZIONE MILITARE

DIRETTORE FRANCESCO S. GRAZIOLI GENERALE D'ARMATA

Ao. 302 P.H.747

Hanno collaborato:

per *NAZIONE MILITARE:*

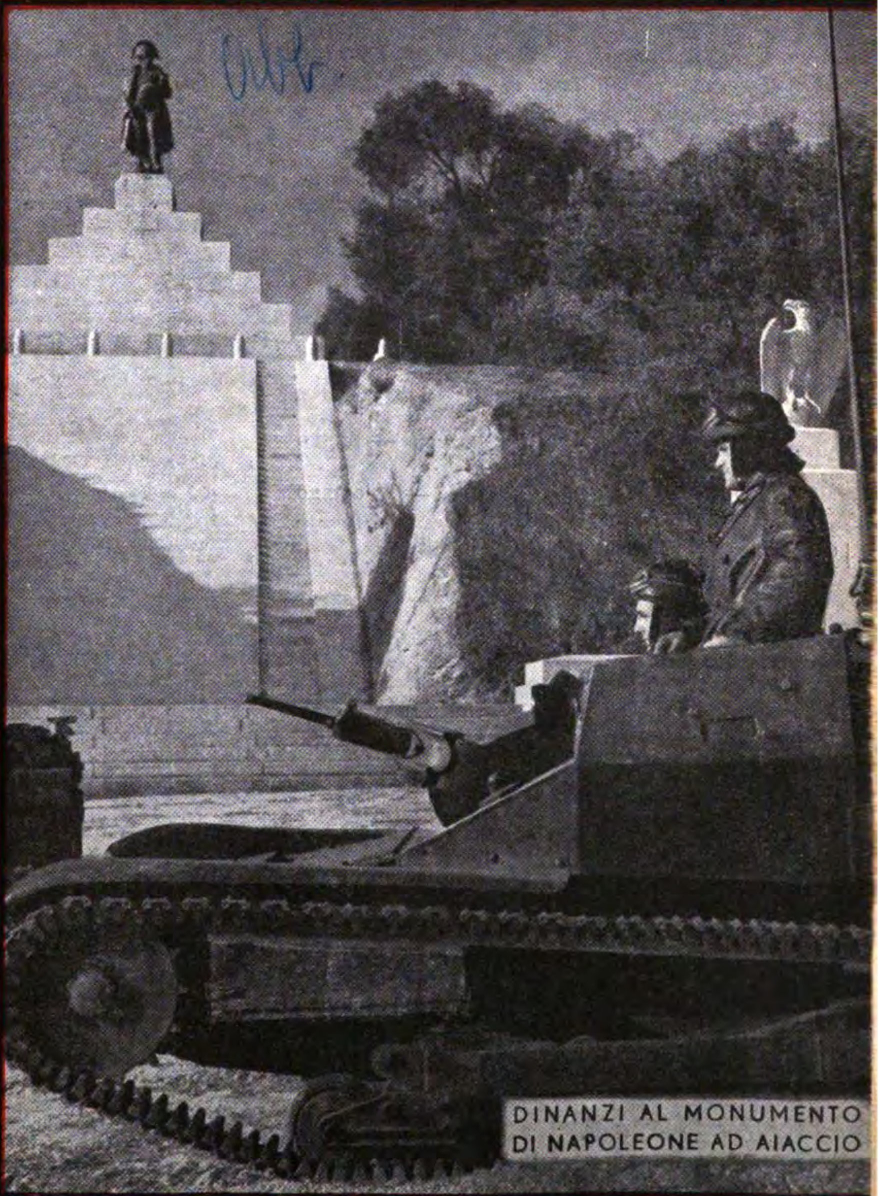
BRUNO BELLACHIOMA
ROMEO BERNOTTI
EMILIO CANEVARI
BRUNO CAPPUCCINI
F. S. GRAZIOLI
ILIO JORI
DANTE LUNDER
GIUSEPPE MORMINO
RUGGIERO RUGGIERI

per *I CELERI:*

BRUNO BELLACHIOMA
MARIO CONTI
MARIO ROCCO

N° 1

ANNO XVIII
Gennaio 1943-XXI



DINANZI AL MONUMENTO DI NAPOLEONE AD AIACCIO

MINISTERO DELLA GUERRA

SOMMARIO

"Nazione Militare"

Nota del Direttore . . . . *Pag.* 1

PANORAMI DELLA GUERRA

Sui nostri fronti (I «Bollettini Ufficiali» dal n. 915 al n. 955) con note di ILIO JORI *Pag.* 2
Eroi d'Italia . . . . » 10
L'eredità strategica del 1942 — ROMEO BERNOTTI » 11
La «strada dell'Alasca» — DANTE LUNDER » 15
Le operazioni nell'Africa Settentrionale — EMILIO CANEVARI . . . . » 17
La campagna invernale di Russia 1942-43 — ** » 21
La fortificazione permanente e campale nella guerra di Russia — BRUNO CAPPUCCINI . . » 25

ITALIA D'OLTREMARE

La tradizione militare italiana in terra d'Africa — FRANCESCO S. GRAZIOLI . . . . *Pag.* 33

QUADRANTE INTERNAZIONALE

Linee di comunicazione aeromarittime — BRUNO BELLACHIOMA . . . . » 38
Mene americane nel vicino Oriente — RUGGIERO RUGGIERI . . . . » 41

Taccuino del Comandante . . . . » 45

Voli e motori nella stratosfera — GIUSEPPE MORMINO . . . . » 48

RUBRICHE

Rassegna delle Forze Armate:
Marina — ALFONSO GALLEANI . . . . *Pag.* 49
Aeronautica — CLEMENTE PREPOSITI . . . » 51
Milizia — ADALGISO RANIERI . . . . » 52
I Giovani in Italia e all'Estero . . . . » 53
La cultura militare nelle scuole civili . . . . . » 54
Scrittori e lettori . . . . » 55

"I Celeri"

Autoblindo in azione — BRUNO BELLACHIOMA *Pag.* 62
Ciclismo di guerra — MARIO CONTI . . . . . » 65
La Divisione corazzata nella rottura e nello sfruttamento del successo — MARIO ROCCO . . . » 67
Notiziario dei Celeri . . . . » 70

Prima pagina della copertina:

Dinanzi al monumento di Napoleone ad Ajaccio.

Copertina de «I Celeri»:

Truppe celeri italiane in Corsica.

Quarta pagina della copertina:

Apparecchi d'ascoltazione della difesa contraerea.

NAZIONE MILITARE

Anno XVIII **Gennaio 1943-XXI** **N. 1**

Nota del Direttore

Si apre per questa Rivista un nuovo anno di lavoro. Si apre mentre tuttora divampa la guerra in cui l'Italia tutta intera con un sol cuore vibrante e con totalitaria volontà profonde le sue migliori energie per l'agognata vittoria in un duello a morte per un più giusto ordine mondiale e per un più largo e libero respiro alle nostre feconde energie nazionali.

La Rivista, che, specie in questi ultimi anni, si è trasformata in un periodico tra i migliori d'Italia e che ha avuto al principio dell'anno scorso la somma soddisfazione di un autografo quanto mai lusinghiero del Duce, si propone anche quest'anno di tenere fede al suo programma di lavoro, che si può riassumere nel diffondere le nozioni tecnico–addestrative–spirituali fra gli ufficiali di tutte le armi e nel proposito di divulgare sempre più la cultura militare fra gli italiani operanti sul fronte interno e fra la gioventù del Littorio.

La Rivista, orgogliosa di contare nelle sue file tanti valorosi collaboratori, sarà felice di accoglierne anche altri; specie fra coloro che, attori o testimoni dei grandi avvenimenti che si svolgono sui varî fronti di questa gigantesca guerra, apporteranno il tesoro prezioso delle loro vive impressioni e della loro insostituibile esperienza.

Nell'ora che corre, la Rivista osa sperare che dalle sue pagine, pervase di ardente spirito guerriero e di vibrante volontà di vittoria, si sprigioni non solo lo stimolo per tutti a tutto dare per questa nostra grande Italia protesa verso orizzonti sempre più vasti e degni del genio del suo popolo, ma anche quella scintilla che sproni le nuove generazioni che via via si affacciano alla ribalta della vita a prepararsi sempre più degnamente nel braccio, nella mente e nel cuore ai grandi doveri verso la Patria combattente e più tardi, dopo la vittoria, nelle feconde opere di pace.

Roma, 10 febbraio 1943–XXI

28062

SUI NOSTRI FRONTI

Panorami della guerra

I «Bollettini Ufficiali» dal n. 915 al n. 955

9 1 5
26-11-XXI
L'attività operativa si è ieri accentuata in Cirenaica e particolarmente in Tunisia; in scontri di reparti celeri abbiamo catturato alcune camionette e fatto qualche prigioniero.

Nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, velivoli d'assalto italiani e germanici hanno attaccato colonne nemiche in movimento; in duelli aerei cacciatori tedeschi abbattevano 6 apparecchi avversari; un altro precipitava colpito dal tiro delle artiglierie.

Incursioni su Palermo ed altre località della Sicilia non hanno avuto conseguenze; un aereo britannico centrato dalle batterie della difesa, cadeva incendiato in mare presso Gela: il pilota salvatosi veniva catturato,

9 1 6
27-11-XXI
Sul fronte cirenaico puntate di forti elementi esploranti avversari sono state respinte.

In Tunisia uno scontro di mezzi corazzati si è concluso a vantaggio delle forze dell'Asse che distruggevano numerosi carri armati.

Formazioni aeree hanno rinnovato con visibile successo azioni di mitragliamento e bombardamento su truppe nemiche in marcia e in sosta nei due settori: l'aviazione britannica perdeva 5 velivoli abbattuti in combattimento dalla caccia germanica.

Un'incursione aerea compiuta nella serata di ieri sui dintorni di Catania ha causato danni limitati: non sono segnalate perdite fra la popolazione civile.

9 1 7
28-11-XXI
Nella giornata di ieri nostri reparti, unitamente a forze armate germaniche, hanno occupato la piazzaforte di Tolone.

Sui fronti terrestri della Cirenaica e della Tunisia moderata attività operativa.

Nei cieli dell'Africa Settentrionale si sono svolti vivaci combattimenti nel corso dei quali l'aviazione avversaria perdeva 18 apparecchi. Un nostro caccia, pilotato dal sergente Mario Turchetti, levatosi su allarme, abbatteva inoltre in mare due «Beaufighter».

Nostre formazioni hanno condotto un riuscito attacco notturno contro l'aeroporto di Bona del quale centravano ripetutamente gli obiettivi.

Il nemico ha compiuto un'incursione sull'abitato di Florida (Siracusa) causando qualche danno: nessuna vittima.

L'isola di Lero (Egeo) è stata pure bombardata da aerei britannici: sono segnalati numerosi morti e feriti tra la popolazione; lievi i danni.

9 1 8
29-11-XXI
Azioni di reparti esploranti in Cirenaica e in Tunisia.

Squadriglie italiane e germaniche hanno agito da bassa quota contro colonne nemiche, incendiando numerosi veicoli; 15 apparecchi avversari sono stati abbattuti in vittoriosi duelli dalla caccia tedesca nel nord Africa francese; un altro, raggiunto dal tiro contraereo, precipitava in mare durante un'incursione su Tripoli.

Nelle acque algerine, nostre formazioni di aerosiluranti comandate dal capitano Giulio Cesare Graziani e dal tenente Giuseppe Simicchi, attaccavano ieri un importante convoglio. Nonostante l'intervento della forte scorta aerea, l'azione aveva successo: un grosso piroscafo, centrato, saltava in aria e quattro altri mercantili venivano danneggiati in così grave misura da far ritenere sicuro il loro successivo affondamento.

Dalle operazioni della giornata quattro nostri velivoli non ritornavano.

Aeroplani britannici hanno nuovamente bombardato questa notte Torino. I danni sono ingenti, specie nel centro urbano. Non ancora accertato il numero delle vittime. Calmo il contegno della popolazione.

Nel Mediterraneo, una nostra unità, al comando del tenente di vascello Alfredo D'Angelo, ha colato a picco un sommergibile nemico.

9 1 9
30-11-XXI
In Cirenaica puntate di reparti corazzati nemici sono state respinte.

Nel settore tunisino colonne avversarie, sostenute da mezzi blindati, venivano arrestate e perdevano molte camionette. Un attacco delle Forze dell'Asse ha portato alla conquista di una importante posizione: alcuni carri armati anglo-americani sono stati distrutti. Sono stati presi oltre 200 prigionieri tra cui 21 ufficiali.

Malgrado sfavorevoli condizioni atmosferiche nostre formazioni di bombardieri hanno intensamente battuto gli aerodromi algerini distruggendo al suolo quattro apparecchi e centrando attrezzature portuali e depositi vari. Un velivolo è stato abbattuto da cacciatori tedeschi nel cielo cirenaico.

Aerei britannici sganciavano numerose bombe su Tripoli causando lievi danni, 21 morti e 43 feriti tra gli abitanti; un apparecchio, colpito dalla difesa contraerea, si è infranto al suolo.

Una nuova incursione, attuata questa notte sulla città di Torino, non ha causato danni rilevanti: un bombardiere veniva centrato dalle artiglierie precipitando nei pressi di Nichelino. Altri tre apparecchi nemici sono stati abbattuti durante la precedente incursione. Le vittime del precedente attacco aereo ammontano complessivamente nella popolazione civile a 15 morti e 22 feriti.

9 2 0
1-12-XXI
Sul fronte cirenaico attività di elementi avanzati.

Concentramenti di automezzi nemici nella zona predesertica sono stati bombardati da nostri velivoli e due apparecchi distrutti al suolo da cacciatori germanici.

Unità corazzate dell'Asse, appoggiate dall'aviazione hanno agito contro forze anglo-americane in movimento nella regione tunisina; alcuni prigionieri rimanevano nelle nostre mani.

In combattimenti, cacciatori italiani e tedeschi abbattevano cinque aeroplani britannici.

Incursioni su Palermo, Gela e Vita (Trapani) causavano soltanto lievi danni: le batterie contraeree colpivano due velivoli precipitati uno in mare e l'altro presso Stagno di Biviera; cinque uomini degli equipaggi sono stati catturati.

Le vittime dell'ultimo bombardamento su Torino e dintorni sommano a 14 morti e 8 feriti.

Dalla sua missione un idrosoccorso non è ritornato alla base.

9 2 1
2-12-XXI
In Cirenaica intenso fuoco di artiglierie su concentramenti di forze avversarie.

Ripetuti scontri di reparti motocorazzati nella regione tunisina hanno avuto esito nettamente favorevole alle truppe dell'Asse che respingevano il nemico e guadagnavano terreno, facendo alcune diecine di prigionieri.

Campi d'aviazione, nodi stradali, ammassamenti di automezzi sono stati pure attaccati con visibili risultati da velivoli da combattimento nostri e germanici nel settore cirenaico ed in Tunisia.

Nostre formazioni aeree hanno bombardato le attrezzature portuali di Bona e Algeri colpendo e incendiando navi alla fonda: in successivi duelli con la caccia britannica 5 «Spitfire» venivano abbattuti.

Nel corso della giornata 10 altri aerei avversari precipitavano sotto il tiro dei cacciatori italiani e tedeschi mentre 4 erano distrutti durante incursioni su Gela e Comiso.

Tre nostri apparecchi non hanno fatto ritorno dalle operazioni.

9 2 2
3-12-XXI
Moderata attività operativa in Cirenaica.

Nel settore tunisino, in favorevoli scontri con gruppi nemici da combattimento, sono stati presi oltre 200 prigionieri fra cui un intero reparto britannico di paracadutisti. Risultano in totale distrutti 34 carri armati e 6 autoblindo.

L'aviazione dell'Asse ha agito su autocolonne e sulle retrovie avversarie ed ha bombardato impianti aeroportuali dell'Africa settentrionale francese.

Nella notte sul 2, al largo delle coste tunisine ha avuto luogo un breve, violento scontro fra un nostro gruppo leggero composto di 3 cacciatorpediniere e 2 torpediniere e un gruppo costituito da due incrociatori e quattro cacciatorpediniere. Uno dei nostri cacciatorpediniere è affondato. Un altro, il «Camicia Nera» al comando del capitano di fregata Adriano Foscaro ha silurato e visto esplodere un incrociatore leggero

nemico di tipo modernissimo, del quale sono stati ricuperati alcuni naufraghi. All'alba del 2, aerei germanici hanno attaccato la stessa formazione che si ritirava ed hanno affondato una unità sottile e gravemente danneggiato un cacciatorpediniere.

In duelli con aviatori italiani il nemico perdeva 7 apparecchi; 5 dei nostri non sono rientrati.

9 2 3 4-12-XXI Intensi tiri delle artiglierie nemiche su nostri capisaldi avanzati del fronte cirenaico sono stati efficacemente controbattuti.

In Tunisia reparti germanici hanno conquistato un'importante posizione facendo 454 prigionieri fra i quali 18 ufficiali; in altra brillante azione un battaglione di bersaglieri catturava oltre 300 paracadutisti inglesi.

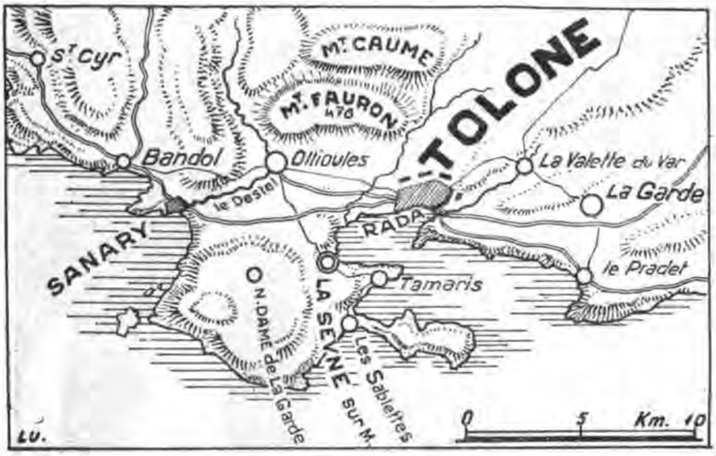
Sono continuati gli attacchi diurni e notturni di formazioni dell'Asse contro i porti del Nord Africa francese e il naviglio alla fonda; nel corso di vivaci duelli con la caccia tedesca l'aviazione avversaria perdeva 16 aerei.

Nel Mediterraneo centrale un nostro ricognitore, in combattimento con 4 «Spitfire», ne abbatteva uno e ne danneggiava gravemente un altro, rientrando alla base crivellato di colpi.

La nave-ospedale «Città di Trapani» è stata silurata e affondata. Non aveva feriti a bordo. Su 120 persone a bordo, 104 sono state salvate, fra le quali tutte le infermiere della Croce Rossa.

Velivoli britannici hanno compiuto incursioni su alcune località della Sicilia; due feriti tra la popolazione civile. Un apparecchio, centrato dalle batterie contraeree, è precipitato in fiamme nei pressi di Augusta.

Una nostra torpediniera al comando del capitano di corvetta Beniamino Farina ha affondato un sommergibile nemico.



9 2 4 5-12-XXI In Cirenaica duelli di artiglierie.

Duri combattimenti sono continuati nella regione tunisina dove un nodo stradale e ferroviario di grande importanza tattica, da più giorni conteso, è stato preso d'assalto ed occupato dalle truppe dell'Asse. Il nemico ha subito perdite ingenti in uomini e materiali. Alla vittoriosa azione hanno concorso forti aliquote di bombardieri in quota e in picchiata.

Altre poderose formazioni dell'arma attaccavano a più riprese postazioni di artiglierie e concentramenti di truppe e di carri armati distruggendo o gravemente danneggiando oltre un centinaio di mezzi meccanizzati.

Reparti dell'aviazione italiana e tedesca hanno pure rinnovato intensi bombardamenti sul porto di Bona: una nave, centrata, è esplosa; numerose altre sono state incendiate. Ventitrè velivoli risultano abbattuti dalla caccia germanica, due da batterie controaeree della regione costiera tunisina: uno dei piloti, un capitano degli Stati Uniti, veniva catturato.

Nel pomeriggio di ieri aerei nemici hanno compiuto su Napoli una breve violenta incursione accodandosi a nostri velivoli che rientravano da un'azione in Tunisia. Notevoli i danni, numerose le vittime nella popolazione civile: i morti ascendono a 159, i feriti a 358.

Un quadrimotore britannico, colpito dal tiro della difesa, è precipitato in fiamme nel Golfo.

Anche nei pressi di Cosenza sono state sganciate alcune bombe che hanno danneggiato qualche fabbricato civile.

9 2 5 6-12-XXI Pattuglie nemiche sono state respinte sul fronte cirenaico.

In Tunisia, nel duro combattimento di cui ha dato notizia il bollettino di ieri e che si è concluso con la conquista di un'importante località, sono stati fatti 400 prigionieri, distrutti o catturati 25 carri armati, 7 autoblinde, 41 cannoni, circa 300 automezzi e grandi quantità di munizioni.

Le opposte aviazioni hanno svolto attività notevole: nel corso di ripetuti duelli la caccia germanica abbatteva 14 apparecchi.

Dalle azioni degli ultimi due giorni non sono ritornati due nostri aeroplani.

9 2 6 7-12-XXI Intensificata attività di artiglierie e dei reparti esploranti nella Cirenaica occidentale.

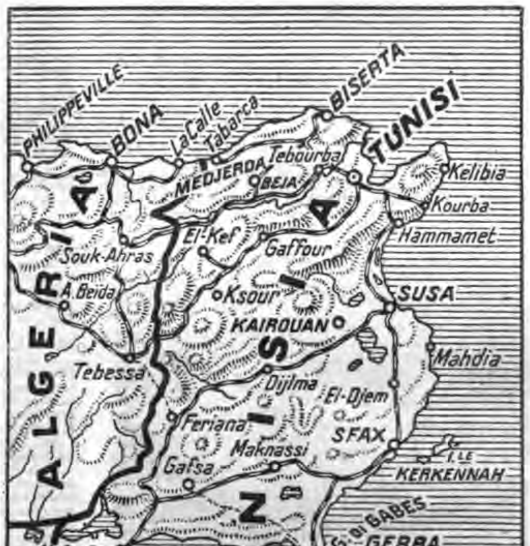
Nel settore tunisino, ultimate le operazioni di rastrellamento del nodo stradale e ferroviario di Tebourba — dove si è duramente combattuto dal 1° al 4 dicembre — le perdite nemiche sono complessivamente salite a 1100 prigionieri, 72 mezzi corazzati, 41 cannoni, 40 mortai, 374 autocarri. Aerei italiani e tedeschi hanno ripetutamente bombardato i porti di Bona e di Philippeville e alcuni centri ferroviari della Tunisia causando notevoli danni ad impianti, depositi, materiale rotabile.

Cacciatori dell'Asse abbattevano in combattimento, nei cieli dell'Africa settentrionale, 7 apparecchi avversari.

Tre nostri velivoli non hanno fatto ritorno dalle operazioni belliche.

9 2 7 8-12-XXI In Cirenaica aumentata attività di unità esploranti. L'artiglieria è intervenuta contro colonne di automezzi e batterie avversarie con notevoli effetti.

La nostra aviazione ha spezzonato e mitragliato un gruppo di camionette distruggendone 6 e danneggiandone altre. In combattimento 6 velivoli nemici venivano abbattuti; un altro precipitava in mare ad opera della difesa contraerea: uno dei componenti l'equipaggio, ufficiale superiore inglese, risulta catturato.



Sul fronte tunisino azioni locali si risolvevano a favore delle truppe dell'Asse; cacciatori germanici distruggevano 2 apparecchi britannici.

Il porto di Philippeville è stato violentemente attaccato da formazioni di bombardieri che hanno centrato navi alla fonda, banchine e depositi suscitando vasti incendi.

Questa notte alcune bombe sganciate sulla periferia di Tripoli causavano 7 morti e 4 feriti tra la popolazione libica.

9 2 8 9-12-XXI Sul fronte cirenaico postazioni di artiglierie e concentramenti avversari di truppe sono stati battuti con efficaci tiri. La caccia germanica distruggeva in combattimento 4 apparecchi.

In Tunisia il maltempo ha ostacolato l'attività operativa terrestre e aerea.

Velivoli nemici hanno compiuto questa notte una violenta incursione su Torino causando danni rilevanti, soprattutto a edifici del centro urbano fra i quali l'Università e un Ospedale. Ancora imprecisato il numero delle vittime; un aereo, colpito dal fuoco della difesa, si è infranto al suolo nell'interno della città, sul Corso Vinzaglio. I sette uomini dell'equipaggio sono deceduti.

9 2 9 10-12-XXI Tiri di artiglieria sul fronte cirenaico. Durante un attacco effettuato su di un aeroporto da velivoli d'assalto germanici sette apparecchi britannici venivano incendiati al suolo.

In Tunisia nostre pattuglie hanno svolto intensa attività esplorativa. Ad occidente di Tebourba è stata respinta una puntata di mezzi blindati avversari alcuni dei quali sono stati distrutti.

Torino è stata nuovamente bombardata questa notte da aeroplani nemici. Molti gli edifici colpiti, i crolli e gli incendi: ingenti, nel complesso, i danni.

Il numero delle vittime della precedente incursione è stato finora accertato in 65 morti e 112 feriti; non ancora precisate le perdite della notte scorsa.

Una formazione del 105° gruppo aerosiluranti, al comando del capitano pilota Urbano Mancini, superando condizioni atmosferiche particolarmente avverse compiva ieri una ardita azione contro il naviglio nemico nella rada di Algeri: due piroscafi rispettivamente da 16.000 e 10.000 tonnellate, centrati, saltavano in aria; nel successivo combattimento con la caccia avversaria un «Curtiss» era abbattuto. Gli aerei hanno fatto tutti ritorno alla base.

9 3 0 11-12-XXI Azioni di pattuglie in Cirenaica e più intensa attività aerea: durante vivaci scontri cacciatori germanici abbattevano 8 velivoli. Un altro aereo è stato abbattuto dalla difesa contraerea.

Nella regione tunisina, in combattimenti locali, reparti italiani e

NOSTRE TRUPPE PRESSO LE VESTIGIA DI ROMA IN TUNISIA

tedeschi occupavano alcune posizioni infliggendo al nemico la perdita di 33 carri armati, alcune autoblinde, pezzi anticarro ed automezzi.

L'aviazione dell'Asse, intervenuta nella lotta, ha incendiato buon numero di mezzi blindati e battuto, con visibili, risultati, nodi stradali e ferroviari delle retrovie avversarie.

Nel corso di un attacco aereo ad una nostra base navale della Tunisia la difesa contraerea di un piroscafo germanico distruggeva due apparecchi; un terzo precipitava in mare, nei pressi di Lampedusa, colpito dalla caccia di scorta ad un aviotrasporto.

Le vittime accertate fra la popolazione civile nell'ultima incursione nemica su Torino sono 57 morti e 60 feriti.

9 3 1 12-12-XXI **In Cirenaica una puntata di mezzi corazzati avversari è stata decisamente respinta. Aerei britannici, nel corso di tentate azioni di mitragliamento e spezzonamento sulle nostre linee, venivano intercettati dalla caccia germanica che senza proprie perdite distruggeva 7 apparecchi; un altro precipitava al suolo colpito da artiglierie di unità terrestri.**

Nel settore tunisino, in rinnovati combattimenti di carattere locale, abbiamo esteso la nostra occupazione.

Una formazione di nostri bombardieri ha condotto un forte attacco notturno contro i porti di Bona e Philippeville centrandone depositi e banchine; navi alla fonda sono state pure danneggiate dall'aviazione tedesca.

Sul mare Jonio velivoli avversari erano affrontati da nostri cacciatori e costretti ad invertire la rotta.

Il nemico ha compiuto nel tardo pomeriggio di ieri una nuova incursione su Napoli provocando danni sensibili nella zona portuale e nel centro della città. Le perdite accertate fra la popolazione civile sono di 57 morti e 128 feriti. Nostri cacciatori levatisi in volo abbattevano tre quadrimotori, dei quali uno precipitava in aperto mare a sud di Capri, un altro nel golfo di Castellammare di Stabia ed il terzo nei pressi di Vallo di Lucania; i dieci aviatori statunitensi componenti l'equipaggio di quest'ultimo sono stati fatti prigionieri.

Due altri velivoli risultavano abbattuti dalle batterie contraeree validamente intervenute. Un nostro caccia è andato perduto e il pilota è rimasto gravemente ferito.

Alcune bombe, venivano sganciate la notte scorsa nel territorio della provincia di Frosinone, nei dintorni di Torino e nella Valle d'Aosta. A Torino le artiglierie della difesa hanno centrato un apparecchio che è caduto presso Fossano (Cuneo); un sottufficiale dell'equipaggio è stato catturato. Lievissimi i danni.

Nel Mediterraneo un nostro sommergibile attaccava una squadra navale nemica composta di due incrociatori e due cacciatorpediniere colpendo un incrociatore.

9 3 2 13-12-XXI **Il nemico ha esercitato ieri una forte pressione sul fronte cirenaico con attacchi di fanterie, appoggiati da carri armati e artiglierie. Le nostre forze hanno contrattaccato. Abbiamo fatto alcuni prigionieri.**

Nella regione desertica del sud Libico un nostro distaccamento sahariano, agendo contro un nucleo di camionette, ne distruggeva alcune e altre ne catturava.

In Tunisia l'avversario ha tentato di riconquistare le posizioni perdute nei giorni precedenti ma è stato ovunque respinto; un suo gruppo di combattimento è stato annientato. Risultano complessivamente presi o distrutti 13 carri armati, alcuni cannoni, numerosi automezzi.

Aerei germanici hanno battuto con successo concentramenti nemici incendiando 5 mezzi blindati e una diecina di autocarri.

Al largo di Bona nostri aerosiluranti, in ricognizione offensiva, abbattevano un caccia britannico.

Dalle operazioni della giornata un apparecchio non è rientrato.

Nella tarda sera di ieri alcuni velivoli hanno sganciato bombe e spezzoni nei dintorni di Palermo e Taormina: non sono segnalate vittime, nè danni.

9 3 3 14-12-XXI **In Cirenaica attività terrestre limitata a scontri di pattuglie e ad intensi tiri di artiglieria. Nel corso di vivaci duelli aerei la caccia germanica abbatteva, senza subire perdite, 9 apparecchi; 3 altri venivano distrutti da batterie contraeree.**

Nella regione tunisina l'aviazione dell'Asse ha rinnovato violenti attacchi diurni e notturni sui centri delle retrovie nemiche ed in particolare contro il porto di Bona dove esplosioni e incendi sono stati osservati sugli obiettivi ripetutamente centrati. Due quadrimotori avversari, colpiti in combattimento, precipitavano in fiamme.

Una incursione di velivoli nemici sopra Susa (Tunisia) causava sensibili perdite tra la popolazione civile e danni di lieve entità.

9 3 4 15-12-XXI **Duri combattimenti si sono ieri svolti nella Cirenaica occidentale. Nonostante la superiorità in uomini e mezzi, il nemico veniva arrestato dalla valorosa resistenza di reparti motocorazzati italiani e perdeva nei suoi ripetuti attacchi 22 carri armati.**

Sulle coste libiche nostri cacciatori intercettavano un ricognitore britannico che, colpito, precipitava in mare; altri 9 apparecchi erano abbattuti dalla caccia germanica.

Nessun avvenimento di rilievo sul fronte Tunisino ove l'aviazione tedesca distruggeva tre aeroplani. A seguito di una violenta incursione aerea sono segnalati fra la popolazione di Tunisi e Susa oltre duecento morti e qualche centinaio di feriti.

Nella scorsa notte velivoli avversari hanno attaccato Napoli, sganciando alcune diecine di bombe. Finora non è stata accertata alcuna vittima fra la popolazione civile.

9 3 5 16-12-XXI **Reparti motocorazzati italiani e germanici hanno ancora ieri aspramente combattuto, al confine fra la Cirenaica e la Sirtica, contro preponderanti forze avversarie; altri 16 carri armati ed alcuni cannoni nemici sono stati distrutti.**

Intensa l'attività delle opposte aviazioni: quella avversaria perdeva 4 apparecchi in duelli con la caccia germanica.

Nella regione tunisina, in azioni di elementi esploranti, abbiamo fatto alcuni prigionieri statunitensi.

Il porto di Bona è stato violentemente attaccato con efficaci risultati da bombardieri tedeschi.

Al largo dell'isola di Lampedusa cacciatori italiani affrontavano una grossa formazione di caccia britannici; in reiterati violenti scontri 5 « Spitfire » e 2 « Beaufighter » venivano abbattuti. Nostri velivoli di grande autonomia hanno centrato depositi di nafta in Tripoli, di Siria e raffinerie di petrolio in Beirut.

Due nostri aerei non sono rientrati dalle operazioni della giornata.

Nelle acque algerine un sommergibile al comando del tenente di vascello Alberto Longhi attaccava una squadra nemica composta di incrociatori e cacciatorpediniere ed affondava con due siluri una delle unità. In Atlantico un altro sommergibile, comandato dal capitano di corvetta Carlo Fecia di Cossato, ha colato a picco i piroscafi « Empire Hawk » e « Ombilin » per complessive 11.000 tonnellate.

9 3 6 17-12-XXI **Tentativi avversari di ostacolare i preordinati movimenti delle unità dell'Asse nella Sirtica sono falliti dopo violenti combattimenti nel corso dei quali abbiamo preso prigionieri e catturato materiali.**

Nelle regioni predesertiche del sud libico reparti sahariani disperdevano gruppi nemici distruggendo alcune camionette e facendo qualche prigioniero

NOSTRA CAVALLERIA IN MARCIA SULLA COSTA AZZURRA

autoblinde britanniche venivano pure mitragliate ed incendiate da nostri cacciatori.

L'aviazione germanica ha condotto azioni di bombardamento contro le basi aeroportuali algerine occupate dalle forze anglo-americane ed ha agito con particolare intensità sulle attrezzature di Philippeville. Tre velivoli risultano abbattuti in combattimento dalla caccia tedesca.

Incursioni aeree hanno causato perdite alle popolazioni di Sfax e di Tunisi: tre degli apparecchi attaccanti sono precipitati nei pressi di quest'ultima città colpiti dalle artiglierie della difesa.

9 3 7 18-12-XXI Continuano nella Sirtica i combattimenti delle opposte forze corazzate. Puntate avversarie di mezzi blindati leggeri che tentavano di intercetare nostre unità in movimento verso ovest sono state stroncate: abbiamo catturato 5 camionette e fatto alcuni prigionieri.

Elementi esploranti hanno svolto intensa attività in Tunisia dove colonne motorizzate nemiche sono state battute da formazioni aeree italiane e tedesche; in duelli con la caccia germanica l'aviazione anglo-americana perdeva 5 apparecchi; 2 altri erano distrutti da cacciatori nel cielo di Tunisi.

Nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, il porto di Philippeville è stato attaccato con buoni risultati da nostri bombardieri.

Un'incursione di aeroplani britannici sull'isola di Lampedusa causava 2 morti e 6 feriti fra la popolazione e lievi danni; un «Bristol Blenheim» e un «Curtiss» risultano abbattuti, un ufficiale pilota catturato.

Un nostro velivolo non ha fatto ritorno dalle operazioni della giornata.

Nel corso delle operazioni di scorta ai rifornimenti per l'Africa una nostra silurante è andata perduta.

Parte dell'equipaggio è stato salvato. Le famiglie degli scomparsi sono state informate.

9 3 8 19-12-XXI Nella Sirtica, il nemico, provato da combattimenti nel corso dei quali perdeva altri 21 carri armati, non ha ieri esercitato sensibile pressione sulle truppe dell'Asse che hanno attuato i movimenti previsti.

In Tunisia concentramenti avversari sono stati bombardati nella zona di Medjez el Bab da reparti dell'aviazione. 10 apparecchi venivano abbattuti dalla caccia germanica; 4 altri da aerei nostri e tedeschi nel Mediterraneo centrale.

Susa (Tunisia) è stata nuovamente attaccata da velivoli nemici; rilevanti i danni arrecati alle abitazioni civili; fra la popolazione locale si contano 38 morti. Quattro aeroplani risultano complessivamente distrutti dalle artiglierie della difesa.

9 3 9 20-12-XXI Sul fronte sirtico e nella regione tunisina scontri di opposti elementi esploranti.

L'aviazione avversaria, che ha ripetutamente tentato di agire sulle nostre posizioni, perdeva ad opera dell'artiglieria contraerea dell'Asse 4 apparecchi in Libia, uno in Tunisia. Tre altri velivoli britannici venivano abbattuti da nostri cacciatori nel cielo di Sabratha.

Reparti aerei germanici bombardavano efficacemente il porto di Bengasi colpendo navi alla fonda e attrezzature portuali; nelle acque poco a nord della città due piroscafi per complessive 12 mila tonnellate venivano centrati da bombe e probabilmente affondati.

Il nemico ha compiuto nuove incursioni su città tunisine causando numerose vittime fra le popolazioni locali: 27 morti e 30 feriti sono segnalati a Susa, 26 morti e 43 feriti a Tunisi; nessun danno ad obiettivi d'interesse militare.

In riuscite azioni notturne consistenti formazioni tedesche hanno bombardato gli aeroporti di Malta; a sud-ovest dell'isola un convoglio inglese è stato attaccato e un piroscafo sicuramente colpito.

9 4 0 21-12-XXI Nella Sirtica, durante falliti attacchi a nostre colonne, 6 velivoli britannici venivano abbattuti in combattimento: nessuna perdita da parte nostra e germanica. Azioni di disturbo di camionette sono state prontamente stroncate.

Reparti avanzati dell'Asse hanno svolto intensa attività in Tunisia respingendo nuclei nemici.

Le attrezzature portuali di Bona e di Philippeville e il naviglio colà alla fonda sono stati nuovamente bombardati con successo da formazioni aeree italiane che, nonostante il violento fuoco di sbarramento, raggiungevano e centravano ripetutamente gli obiettivi.

Nel corso di vivaci scontri 5 apparecchi avversari erano distrutti da cacciatori tedeschi.

Un nostro aereo non ha fatto ritorno dalla sua missione di guerra.

9 4 1 22-12-XXI Attività operativa moderata nella Sirtica più accentuata in Tunisia dove, nel corso di vivaci scontri, venivano respinte puntate avversarie e presi alcuni prigionieri.

Reparti della nostra aviazione hanno rinnovato vigorosi attacchi contro i porti di Bona e di Philippeville colpendone ripetutamente gl'impianti.

Tripoli di Siria e Beirut sono state raggiunte da velivoli italiani di grande autonomia che ne bombardavano le raffinerie e i depositi, suscitando vasti incendi visibili a notevole distanza.

TRUPPE SAHARIANE NEL FEZZAN

Due apparecchi nemici risultano abbattuti nei combattimenti aerei della giornata; uno dei nostri non è rientrato alla base. In recenti azioni nel Mediterraneo una nostra silurante è affondata. Parte dell'equipaggio è salva

Nel tardo pomeriggio di ieri un aeroplano britannico ha mitragliato un treno nella Sicilia sud-orientale uccidendo un viaggiatore e ferendone tre: nessun danno al materiale.

9 4 2 23-12-XXI In Tunisia gruppi di combattimento italiani e germanici hanno guadagnato terreno, dopo vivaci scontri locali, occupando posizioni montane tenacemente difese; contrattacchi nemici sono stati respinti.

Abbiamo fatto prigionieri e catturato materiali.

Nella Sirtica nuclei avversari che tentavano azioni di disturbo venivano annientati.

Durante la giornata batterie contraeree abbattevano 2 apparecchi britannici.

Velivoli germanici, in attacchi contro convogli anglo-americani di rifornimento nelle acque algerine, hanno colpito negli ultimi due giorni e gravemente danneggiato 5 grandi mercantili ed una torpediniera.

9 4 3 24-12-XXI Azioni nemiche appoggiate da mezzi blindati, tendenti alla riconquista delle posizioni perdute, sono fallite in Tunisia dinanzi alla ferma resistenza delle truppe dell'Asse che prendevano circa 200 prigionieri, in gran parte britannici. Nostre puntate locali hanno pure avuto successo.

Un caccia avversario è stato abbattuto e l'ufficiale pilota catturato.

Nella Sirtica nessun avvenimento di rilievo.

Incursioni aeree ieri compiute sull'isola di Lampedusa e sui dintorni di Napoli non causavano vittime: qualche danno.

9 4 4 25-12-XXI Vivace attività degli opposti reparti esploranti nella Sirtca.

Nel corso di un attacco ad un nostro campo d'aviazione avanzato, due velivoli nemici venivano colpiti e distrutti dalle batterie della difesa.

In Tunisia nuovi contrattacchi avversari, sferrati con forte appoggio di artiglieria, sono stati respinti.

9 4 5 26-12-XXI Sul fronte sirtico azioni di pattuglie. Nel settore tunisino più intensa attività operativa: in ripetuti scontri reparti italiani e germanici battevano e respingevano elementi nemici assicurandosi il possesso di posizioni vivacemente contese nei giorni precedenti.

Nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, nostri bombardieri hanno efficacemente attaccato le attrezzature portuali di Algeri.

Non ha fatto ritorno, dai voli della giornata, un nostro ricognitore.

9 4 6 27-12-XXI Concentramenti di automezzi sono stati vigorosamente attaccati da nostri velivoli nelle zone desertiche del sud libico; un notevole numero di veicoli risulta incendiato e distrutto.

TRUPPE TEDESCHE IN TUNISIA

NOSTRE TRUPPE DI OCCUPAZIONE IN CORSICA

In Tunisia le truppe dell'Asse hanno consolidato l'occupazione delle posizioni conquistate nei giorni precedenti; in riusciti colpi di mano abbiamo catturato uomini, armi e munizioni.

Durante un'efficace azione notturna il porto di Bona è stato attaccato dall'aviazione italiana. La caccia germanica — senza alcuna sua perdita — distruggeva 7 aerei in combattimento e 10 altri al suolo.

Lungo le coste dell'Africa settentrionale francese un convoglio anglo-americano veniva attaccato da nostre aerosiluranti; nonostante la violenta reazione contraerea un piroscafo era centrato e colato a picco dall'apparecchio pilotato dal tenente Caio Tudini ed un secondo mercantile colpito da un altro apparecchio in maniera così grave da far ritenere certo il suo affondamento.

Il nemico ha bombardato Tunisi e Biserta senza causare danni di rilievo: cinque quadrimotori erano abbattuti dalle artiglierie della difesa.

Una nostra silurante, al comando del capitano di corvetta Beniamino Farina, ha affondato nel Mediterraneo un sommergibile avversario.

9 4 7 28-12-XXI Intensificata attività di reparti esploranti sul fronte della Sirte.

Nel settore tunisino alcuni attacchi locali condotti dal nemico contro nostre posizioni avanzate sono stati respinti: in duelli aerei la caccia tedesca abbatteva un apparecchio plurimotore.

Aerodromi dell'Algeria ed impianti portuali di Bona sono stati efficacemente bombardati dall'aviazione germanica.

Durante un'incursione avversaria sul porto di Sfax un velivolo, colpito dalla difesa contraerea, precipitava in fiamme.

9 4 8 29-12-XXI Nostre formazioni aeree hanno reiteratamente battuto colonne nemiche nel Sahara libico distruggendo e danneggiando buon numero di veicoli.

In Tunisia, nel corso di scontri locali, venivano decisamente arrestate puntate di elementi blindati avversari e dispersi reparti motorizzati.

L'attività delle opposte aviazioni è stata vivace nell'uno e nell'altro settore dell'Africa settentrionale: velivoli italiani d'assalto agivano con successo su concentramenti di truppe e di automezzi, 5 apparecchi erano abbattuti in combattimento dalla caccia germanica, un altro precipitava colpito dalle artiglierie della difesa.

Un nostro aeroconvoglio, intercettato da cacciatori in numero molto superiore, ne distruggeva due nell'ineguale duello e giungeva senza danni a destinazione.

Nel Mediterraneo un sommergibile nemico è stato affondato da una nostra unità al comando del capitano di corvetta Luigi Colavolpe.

9 4 9 30-12-XXI Nelle zone desertiche del sud libico nuove sensibili perdite sono state inflitte da forti reparti della nostra aviazione alle colonne attaccate nei giorni precedenti.

Sono continuati i combattimenti nella regione tunisina: le truppe dell'Asse hanno distrutto 9 carri armati e preso una cinquantina di prigionieri. Nostre formazioni aeree d'assalto attaccavano nodi stradali e centri delle retrovie; un apparecchio avversario veniva abbattuto dal fuoco di fanterie germaniche.

Velivoli nemici hanno bombardato ripetutamente Susa (Tunisia) causando danni e facendo numerose vittime fra la popolazione.

9 5 0 31-12-XXI Nella Sirtica attività di elementi avanzati. Un nucleo di paracadutisti inglesi, agli ordini di un ufficiale superiore, è stato catturato.

In Tunisia il nemico veniva costretto da intenso fuoco di artiglieria ad abbandonare alcune posizioni.

L'aviazione dell'Asse ha partecipato con successo alle operazioni: nel deserto libico un considerevole numero di automezzi — fra i quali alcuni blindati — era distrutto, mentre nella regione tunisina, in efficace azione a volo radente, 6 bimotori risultavano incendiati al suolo. Un apparecchio avversario precipitava colpito dal tiro contraereo, un altro in duello con la caccia germanica.

Nel Mediterraneo centrale sono stati affondati due sommergibili nemici da nostre torpediniere al comando, rispettivamente, del tenente di vascello Saverio Marotta e del tenente di vascello Rinaldo Ancillotti.

9 5 1 1°-1-XXI Nella Sirtica e in Tunisia riusciti colpi di mano di pattuglie dell'Asse che facevano prigionieri e catturavano materiali.

Puntate di elementi motocorazzati nemici nel Sahara libico sono state stroncate dalla pronta reazione del nostro presidio di Gatrun, mentre nel Fezzan vivace attività svolgevano nostre unità esploranti.

Velivoli tedeschi, durante un'azione condotta contro un campo d'aviazione dell'Algeria, distruggevano al suolo alcuni apparecchi e ne danneggiavano molti altri; due «Boston» erano inoltre abbattuti in combattimento dalla caccia tedesca nel cielo tunisino.

All'ingresso del porto di Bona un convoglio nemico veniva attaccato da aerei germanici che centravano due mercantili di medio tonnellaggio con bombe di grosso calibro: entrambi i piroscafi possono considerarsi perduti.

In Atlantico un nostro sommergibile al comando del capitano di fregata Carlo Liannazza ha affondato il 29 novembre il piroscafo «Argo» di 5500 tonnellate ed altro sommergibile, comandato dal capitano di corvetta Carlo Fecia di Cossato, ha colato a picco — rispettivamente il 21 e il 26 dicembre — i mercantili armati «Quen City» e «Lona Aurora» di complessive 9.925 tonnellate.

9 5 2 2-1-XXI Sul fronte sirtico nostri caccia-bombardieri hanno attaccato reparti avanzati e concentramenti di automezzi britannici. Tre apparecchi sono stati abbattuti in combattimento dalla caccia germanica.

In Tunisia posizioni tatticamente importanti venivano raggiunte da una riuscita nostra puntata locale. Nel corso di vivaci scontri, cacciatori tedeschi distruggevano 6 velivoli avversari; un altro precipitava colpito dalla difesa contraerea di Sfax.

Formazioni germaniche hanno nuovamente agito su naviglio anglo-americano nelle acque algerine: alcuni mercantili e una unità da guerra risultano gravemente danneggiati.

Le attrezzature belliche dell'isola di Malta sono state bombardate da reparti dell'aviazione italiana.

Il nemico ha compiuto un'incursione su Palermo nella scorsa notte; i danni causati non sono gravi; accertati finora 6 morti e 4 feriti.

POSTAZIONI DI ARTIGLIERIA NEL DESERTO PRETUNISINO

9 5 3 3-1-XXI Elementi blindati nemici sono stati a più riprese battuti dall'efficace tiro delle artiglierie nella regione sirtica. Puntate avversarie nel Fezzan fallivano contro la tenace resistenza dei nostri valorosi presidi, appoggiati da reparti sahariani dell'arma aerea.

Nel settore tunisino ulteriore terreno veniva guadagnato dalle forze dell'Asse in vivaci scontri nel corso dei quali due carri armati e una diecina di paracadutisti americani erano catturati.

Intensa attività delle opposte aviazioni ha caratterizzato la giornata: 22 apparecchi nemici risultano abbattuti in combattimento.

Incursioni di velivoli anglo-americani su centri della Tunisia causavano alcuni danni; sono segnalati 7 morti e 20 feriti fra i ricoverati dell'ospedale di Gabès.

9 5 4 4-1-XXI Nella Sirtica l'attività operativa è stata ostacolata dalle avverse condizioni atmosferiche. Un aeroporto avanzato veniva bombardato da una nostra formazione con riuscito attacco notturno.

In Tunisia reparti italiani e germanici hanno consolidato i successi dei giorni scorsi ed occupato nuove posizioni.

Il nemico perdeva 5 velivoli in combattimento, altrettanti erano abbattuti dal tiro contraereo di unità terrestri.

Non è ritornato alla base, dalla sua missione di guerra, un nostro cacciatore.

9 5 5 5-1-XXI Sul fronte sirtico il perdurante maltempo ha reso anche ieri difficile l'attività terrestre ed aerea.
Nelle regioni desertiche del sud libico si è accentuata la pressione contro i nostri presidi avanzati
In Tunisia continua il rafforzamento delle posizioni recentemente conquistate; nei combattimenti del giorno 3 risultano fatti circa 300 prigionieri fra i quali 6 ufficiali. Con riuscito colpo di mano un gruppo d'assalto germanico ha distrutto 2 fortini e catturato 2 ufficiali e 28 soldati britannici.

Otto velivoli nemici venivano abbattuti in vivaci duelli e 4 altri incendiati al suolo da squadriglie tedesche.

Durante la scorsa notte le attrezzature e i depositi del porto di Algeri sono stati attaccati dalla nostra aviazione.

Un nostro sommergibile non ha fatto ritorno alla base. Le famiglie dell'equipaggio sono state informate.

Una incursione aerea su Lampedusa causava danni non rilevanti.

NOTE

del generale di C. d'A. ILIO JORI

26 novembre-31 dicembre

Dalla data dello sbarco anglo-americano nel **Nord-Africa francese** (8 novembre) — avvenuto con la complicità delle autorità locali e quindi senza difficoltà — nessun avvenimento sensazionale si è verificato in quel settore e la tanto strombazzata passeggiata militare dall'Algeria in Tunisia, e anche più oltre, si è arrestata nel suo slancio iniziale di fronte allo schieramento delle Forze armate dell'Asse che, sbarcando tempestivamente in Tunisia, hanno potuto stroncare ogni ulteriore sviluppo del piano aggressivo anglo-americano e si sono assicurate anche una base logistica di essenziale interesse.

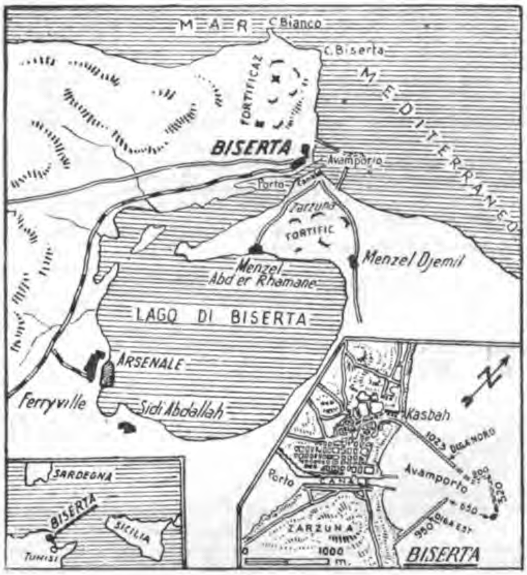
All'Armata nemica è riuscito in un primo tempo, data l'assenza di ogni resistenza locale, di avanzare nel territorio algerino e penetrare nella Tunisia occidentale sino ad occupare l'importante nodo stradale e ferroviario di Teborba a circa 30 chilometri da Tunisi e all'incrocio delle due importanti linee ferroviarie: la Biserta-Mateur-Tunisi in direzione nord-sud e quella che segue la Valle della Megierda in direzione generale verso est.

Ma anche questo vantaggio iniziale è stato annullato dall'attacco dell'Asse che nei primi giorni di dicembre, in aspri combattimenti, è riuscito a ricacciare il nemico da quelle posizioni, ad occuparle ed a tenerle saldamente contro i ripetuti, aspri attacchi del nemico per riprenderle. Nessun'altra precisazione che consenta di delineare con qualche approssimazione gli opposti schieramenti in quel settore ci offrono i bollettini nostri e quelli germanici, i quali si limitano ad annunciare puntate nemiche per riconquistare posizioni perdute o attività di elementi esploranti da entrambe le parti.

In questo settore l'attività operativa da parte degli anglo-americani è intralciata dalla situazione politica che, con la costituzione delle due fazioni Darlanista e Degaullista ha intorbidato le relazioni tra i due alleati che si guardano in cagnesco guidati dalle rispettive ambizioni di predominio e di sfruttamento di quei territori. Tale situazione si aggrava per le ostili relazioni tra ebrei e mussulmani e per le forzate requisizioni di derrate in danno delle popolazioni.

Anche questo aspetto politico della situazione in quel settore deve essere tenuto presente per le naturali, inevitabili ripercussioni nelle operazioni militari che possono essere ritardate, od ostacolate nei loro ulteriori sviluppi, specie trattandosi di operazioni nelle quali sono impegnate forze di due Potenze alleate che, pure operando sotto un comando unico, non possono rimanere insensibili alle concezioni e direttive dei rispettivi Capi di governo.

Ci siamo soffermati su questo aspetto politico anche perchè appare naturale il confronto con quanto accade nel campo operativo dell'Asse in **Tunisia**, dove la piena solidarietà, l'affiatamento, la salda reciproca fiducia tra le forze italiane e germaniche contribuiscono al favorevole sviluppo delle operazioni e in un ambiente nel quale la presenza loro è stata accolta con pieno favore anche per l'equanimità del trattamento fatto alle popolazioni salvaguardate nelle loro legittime necessità ed anzi aiutate nei limiti delle



possibilità e disponibilità. Il contrasto tra i due ambienti algerino e tunisino appare con luminosa evidenza dall'accoglienza favorevole fatta dalla popolazione tunisina — specie italiana — all'ordine di mobilitazione decretato dal Governo italiano per la costituzione di forze armate locali destinate ad affiancarsi a quelle già inviate dall'Italia, nella lotta contro il nemico. Ordine di mobilitazione che si va attuando regolarmente per i connazionali soggetti per legge al servizio militare e trova un attivo contributo dagli arruolamenti volontari da parte di coloro il cui sentimento d'italianità, invano combattuto dalla occupazione francese, trova così il suo naturale sfogo. Tutti i volontari arruolatisi costituiscono già un corpo speciale che s'inquadrerà nei ranghi delle unità regolari.

Un giudizio sulla situazione nel **Nord-Africa francese,** che appare ben diversa da quella che fantasticavano Londra e Washington nelle loro anticipate propagande, lo dà l'ufficioso giornale londinese, il *Times*, là dove scrive che « sempre più guadagna terreno la convinzione che la campagna nel Nord-Africa, cominciata sotto così lieti auspici, non possa tanto facilmente venire condotta felicemente alla conclusione. Come sempre si è esagerato nel primo momento suscitando speranze eccessive e ora la popolazione comincia ad accorgersi, con suo grave disappunto che le operazioni nel Mediterraneo occidentale non hanno affatto portato a quella svolta decisiva che ci si attendeva ».

Nella **Sirtica** dopo l'arretramento del nostro schieramento dalla Cirenaica fino alla regione di Agedabia, anche l'avversario ha rallentato la sua avanzata e si è limitato a replicati tentativi di disturbare e ostacolare i movimenti predisposti dai Comandi dell'Asse per assumere uno schieramento verso ovest; tentativi che, dando luogo ad aspri combattimenti come avvenne il 15 dicembre allorchè reparti corazzati e motocorazzati dell'Asse passarono al contrattacco, vennero sempre frustrati dalle unità incaricate di proteggere tali movimenti.

Dello schieramento assunto dalle nostre truppe nessuna indicazione forniscono i bollettini nostri e germanici. D'altra parte è inutile cercare di individuarne l'andamento e la consistenza: ricerca che non potrebbe concludersi che con indicazioni approssimative. Certo è che la scarsa attività del nemico — dovuta molto probabilmente alla necessità sua di riordinare, rinforzare unità e rifornirle di mezzi — permette all'Asse un progressivo consolidamento delle posizioni, una razionale distribuzione delle forze onde consentire una sempre più salda difesa e, infine, permette alla logistica di assicurarsi un sollecito e sicuro funzionamento dei propri mezzi.

Che la situazione nostra sia avviata verso questi scopi può essere dimostrato dalla inutilità delle incursioni operate dal nemico dalla regione desertica del sud libico, con obiettivo l'ala destra del nostro schieramento e le nostre retrovie, per ostacolarne i movimenti. Come è detto nel bollettino 932 del 13 dicembre un nostro distaccamento sahariano attaccava decisamente un reparto di camionette distruggendone alcune e catturandone altre. Ulteriori tentativi del genere da parte del nemico (17, 27, 30 e 31 dicembre) vennero sempre affrontati e rintuzzati da unità terrestri col concorso anche di formazioni aeree cui fu consentito di spingersi ancora più addentro nella regione desertica e sorprendervi, disperdendoli, concentramenti di tali mezzi leggeri.

Nel corso dei vari combattimenti svoltisi nei due settori terrestri tunisino e sirtico nel periodo dal 26 novembre al 31 dicembre, le perdite inflitte dall'Asse ammontano a circa 2300 prigionieri, compresi numerosi ufficiali e un intero reparto di 300 paracadutisti catturati il 3 dicembre da un battaglione bersaglieri e altro nucleo di paracadutisti con ufficiale catturato nella Sirtica il 30 dicembre, 264 mezzi corazzati, 41 cannoni, 40 mortai, 390 tra autoblinde e automezzi vari, numerose camionette. A queste cifre si debbono aggiungere le altre perdite che i bollettini hanno indicato soltanto come considerevoli.

Ma se le operazioni sui fronti terrestri in Tunisia e nella Sirtica non hanno assunto, nel periodo che esaminiamo, uno sviluppo intensivo, altrettanto non può dirsi dei fronti aereo e marittimo in tutto lo scacchiere mediterraneo.

L'aviazione dell'Asse, che in piena cooperazione con unità navali, piombò fulminea sul nemico in procinto di operare i primi sbarchi e continuò poi negli attacchi insistenti contro

LA "STRASBOURG" SEMIAFFONDATA NEL PORTO DI TOLONE

NOSTRE COLONNE IN MARCIA NELLA TRIPOLITANIA OCCIDENTALE

formazioni navali in navigazione o nei porti — alcuni dei quali come quello di Algeri (10 dicembre) forzò con aerosiluranti affondandovi 2 piroscafi di 16 e 10 mila tonnellate — non rallentò mai la sua attività sul fronte terrestre concorrendo efficacemente nei combattimenti e attaccando, con volate radenti, colonne in marcia, concentramenti di truppe e automezzi ottenendo notevoli distruzioni.

La perfetta organizzazione dei servizi di ricognizione e di segnalazione e la capacità tecnica e l'ardimento di piloti ed equipaggi consentirono gli attacchi di aerosiluranti italiani nelle acque algerine di convogli nemici del 25 e 29 novembre e 27 dicembre che si conclusero complessivamente con l'affondamento di 10 mercantili, uno dei quali di 20 mila tonnellate.

Da parte dell'aviazione germanica si ebbero attacchi a convogli il 20 dicembre al largo delle coste cirenaiche e il 23 dicembre lungo le coste algerine causando in totale il danneggiamento di 7 navi da carico e 1 torpediniera. In cooperazione con unità navali italiane una formazione aerea germanica affondò nelle acque tunisine, il 2 dicembre, un incrociatore e una unità sottile e danneggiò gravemente un cacciatorpediniere.

A questa vivace e redditizia attività dell'aviazione dell'Asse va aggiunta la incursione con bombardamento del 16 dicembre di aerei italiani di grande autonomia su depositi di nafta e raffinerie di Tripoli di Siria e Beirut producendo danni gravissimi ad impianti portuali.

Infine va segnalata l'audace condotta di un aeroconvoglio italiano che, attaccato a sud di **Capo Passero** da aerei cacciatori in numero assai superiore, provenienti probabilmente da Malta, ha accettato il combattimento abbattendo due degli apparecchi assalitori e arrivando incolume a destinazione. Bene ha fatto il nostro Quartiere Generale a inserire nel bollettino l'episodio che, mentre ha annunciato per la prima volta ufficialmente il funzionamento di aeroconvogli per rapido trasporto di truppe e materiali in sussidio a quelli navali dalla madrepatria ai fronti di combattimento, ha premiato meritatamente con tale annuncio i componenti degli equipaggi che dimostrarono tanta capacità tecnica e tattica nello sfruttamento degli eccellenti armamenti e tanta audacia nell'affrontare la impari lotta.

La complessa e instancabile attività combattiva dell'aviazione dell'Asse che abbiamo sommariamente delineata, ha avuto al suo attivo l'abbattimento di un totale di 347 apparecchi, compresi parecchi quadrimotori, 5 dei quali vennero abbattuti dall'artiglieria della difesa di **Tunisi** e di **Biserta** durante un attacco aereo nemico sulle due piazze il 26 dicembre e altri 6 incendiati al suolo nella regione tunisina il 30 dicembre.

Nei riguardi della marina, oltre alle operazioni in cooperazione con l'aviazione alle quali abbiamo accennato, sono da

FORTE FRANCESE IN TUNISIA

registrare i numerosi attacchi sviluppati contro convogli e unità isolate lungo tutto il fronte mediterraneo e, in particolare, il forzamento della rada di Bougie da parte di un sommergibile italiano che riuscì ad affondarvi un cacciatorpediniere.

Nel complesso delle operazioni la marina nemica, mercantile e da guerra, ha perduto le seguenti unità:

affondate: 3 cacciatorpediniere; 2 incrociatori; 8 sommergibili; una unità di tipo imprecisato e 3 navi da carico;

danneggiate: 1 incrociatore; 1 cacciatorpediniere e 1 grosso piroscafo passeggeri.

A queste perdite appare opportuno aggiungere quelle inflitte da sommergibili germanici ad un convoglio che dall'Inghilterra navigava verso sud. In ripetuti attacchi la formazione nemica perdeva 15 navi (per un totale di 85 mila tonnellate), 1 cacciatorpediniere e 1 corvetta affondate; tre altre navi da carico silurate.

Non è improbabile che quel convoglio fosse carico di rifornimenti destinati al Nord Africa francese e pertanto le rilevanti perdite inflitte al nemico costituiscono un notevole contributo alle operazioni dell'Asse sul fronte terrestre.

Sono continuate in questo periodo le incursioni nemiche su Torino, Napoli, Cosenza, Palermo, Lampedusa e su varie altre città della Sicilia oltre che su Tunisi e Biserta, causando gravi perdite nelle popolazioni e danni notevoli alle abitazioni.

Ma tutto questo accanimento che si è anche diretto contro la nave ospedale *Città di Trapani*, affondata il 3 dicembre, non ha scosso il morale del fronte interno, anzi ha acuito l'odio contro il nemico, mentre ha dato luogo a manifestazioni di fattiva solidarietà nazionale realizzatasi tempestiva e in varie forme.

2

EROI D'ITALIA
NELLE MOTIVAZIONI DELLE MEDAGLIE D'ORO

TENENTE RATTO BENVENUTO DI GIUSEPPE, DA CEVA (CUNEO), 8° ALPINI (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI COMPAGNIA ALPINA DI VALORE LEGGENDARIO, PIÙ VOLTE DISTINTOSI PER EROICA CONDOTTA E PIÙ VOLTE DECORATO DURANTE LA CAMPAGNA D'ALBANIA, NEL CORSO DI ASPRISSIMO COMBATTIMENTO PER IL POSSESSO DI UNA CONTRASTATA POSIZIONE, ACCORREVA CON IRRESISTIBILE SLANCIO ALLA TESTA DEI SUOI UOMINI. FERITO, CONTINUAVA NELLA SUA AZIONE TRASCINATRICE GIUNGENDO PRIMO FRA TUTTI SULLE POSIZIONI AVVERSARIE. ABBARBICATO ALLE ROCCE CON I SUOI ALPINI, TENACEMENTE RESISTEVA AI REITERATI ATTACCHI DELL'AVVERSARIO, IMPEDENDOGLI DI AVANZARE DI UN METRO, FINCHÈ NUOVAMENTE COLPITO TROVAVA MORTE GLORIOSA. MAGNIFICA FIGURA DI GIOVANE COMANDANTE, INTREPIDO E TEMERARIO; FULGIDO ESEMPIO DI CORAGGIO ABNEGAZIONE E SPIRITO DI SACRIFICIO SPINTO FINO ALL'OLOCAUSTO. — MONTE GOLICO – QUOTA 1615 (FRONTE GRECO), 7 MARZO 1941-XIX).

SOTTOTENENTE DI VASCELLO SCALIA GIORGIO DI GIOVANNI, DA ROMA (ALLA MEMORIA).

DIRETTORE DEL TIRO DI TORPEDINIERA, IMPEGNATA IN AUDACISSIMO ATTACCO CONTRO SOVERCHIANTI FORZE NAVALI AVVERSARIE, DIRIGEVA CON MAGNIFICO ARDIMENTO E PERIZIA IL TIRO DELLE ARTIGLIERIE E, SFIDANDO L'INTENSA AZIONE DI FUOCO DEL NEMICO, CHE CONCENTRAVA TUTTI I SUOI CALIBRI SULL'UNITÀ, RIUSCIVA A COLPIRE ED INFLIGGERE SICURE PERDITE ALLE NAVI NEMICHE. COLPITA GRAVEMENTE LA SUA UNITÀ, SI PORTAVA PRESSO IL PEZZO PRODIERO, L'UNICO RIMASTO EFFICIENTE, E CON ESSO PROSEGUIVA CON SUPERBO SLANCIO IL TIRO, FERMAMENTE DECISO, NELL'IMPOSSIBILITÀ DI SALVARE LA NAVE, A VENDICARNE LA PERDITA, ARRECANDO ALL'AVVERSARIO I DANNI MAGGIORI. SOPRAFFATTO DALLA SCHIACCIANTE SUPERIORITÀ DEI MEZZI NEMICI, CHE SMANTELLAVANO ANCHE L'ULTIMO BALUARDO DELLA RESISTENZA, PREFERIVA, LIGIO ALLE PIÙ BELLE TRADIZIONI MARINARE, CONDIVIDERE LA SORTE DELLA NAVE, DA LUI TENACEMENTE DIFESA FINO AL LIMITE DI OGNI POSSIBILITÀ UMANA. DONATO CON GENEROSO IMPULSO IL SUO SALVAGENTE A PERSONA DELL'EQUIPAGGIO, CHE NE ERA PRIVA, RIMANEVA CON EROICA DETERMINAZIONE AL POSTO DI COMBATTIMENTO E IMMOLAVA LA SUA GIOVINEZZA SULL'UNITÀ, CHE GLORIOSAMENTE S'INABISSAVA, CONSEGNANDO AI FASTI DELLA PATRIA L'EPICA GESTA.

SOTTOTENENTE MEDICO MICHELE FERRERA, NATO A MELFI (POTENZA), DIREZIONE SANITÀ MILITARE A. S. (ALLA MEMORIA).

UFFICIALE MEDICO, VOLONTARIO DI GUERRA IN TERRA D'AFRICA, IN ZONA ASPRAMENTE CONTESA, DESTINATO A SERVIZI ARRETRATI, CHIEDEVA ED OTTENEVA L'ASSEGNAZIONE AI REPARTI DI PRIMISSIMA LINEA. RIUSCITO A RAGGIUNGERE UNA LOCALITÀ AVANZATA, GIÀ ACCERCHIATA DAL NEMICO, DURANTE VARI GIORNI DI ACCANITA BATTAGLIA, ANIMOSO E TEMERARIO, ERA COSTANTEMENTE SULLE POSIZIONI PIÙ ESPOSTE PER ASSOLVERE IL SUO DOVERE. NON VOLLE TREGUA ALLA GENEROSA FATICA E RIFIUTÒ L'AVVICENDAMENTO. SOTTO INTENSO BOMBARDAMENTO NEMICO DA TERRA, DAL CIELO E DAL MARE, BENCHÈ RIPETUTAMENTE INVITATO AD ABBANDONARE LA BARACCHETTA SOGGETTA A TUTTE LE OFFESE DOVE, CON STOICA FERMEZZA, ERA INTENTO A SALVARE L'ALTRUI VITA, VOLLE RIMANERE SUL POSTO FINO A QUANDO, MORTALMENTE FERITO, CADEVA COL BISTURI TRA LE MANI. FERVENTE PATRIOTA, DI PURISSIMA FEDE, EROICA FIGURA DI MEDICO E DI SOLDATO, SEMPRE PRONTO, IN SEI MESI DI GUERRA, ALL'OFFERTA ESTREMA PER L'ASSOLVIMENTO DELLA SUA GENEROSA MISSIONE. — BARDIA, 2 GENNAIO 1941-XIX.

SERGENTE MAGGIORE SAMPAOLI ALFEO DI GENNARO DA VITO D'ASIO (UDINE), 17° REGGIMENTO FANTERIA (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI SQUADRA FUCILIERI, GIÀ DISTINTOSI PER FERMEZZA, CORAGGIO ED ELEVATO SENTIMENTO DEL DOVERE, GUIDAVA ANIMOSAMENTE I DIPENDENTI ALL'ATTACCO DI FORTE POSIZIONE NEMICA. FERMATO IL SUO REPARTO DAI RETICOLATI AVVERSARI, SI UNIVA AI VOLONTARI PER L'APERTURA DEI VARCHI. ACCORTOSI CHE IL COMANDANTE DI UNA SQUADRA ERA CADUTO, SOTTO VIOLENTISSIMO FUOCO LO RAGGIUNGEVA, RIUNIVA I SUPERSTITI AI SUOI FANTI ED A CAPO DI TUTTI SI LANCIAVA, ATTRAVERSO AI VARCHI, ALL'ASSALTO CONQUISTANDO LA QUOTA CHE IL NEMICO TENACEMENTE DIFENDEVA. GRAVEMENTE FERITO, PROSTRATO E SANGUINANTE, MA NON DOMO NELLO SPIRITO, CONTINUAVA AD INCITARE ALLA LOTTA I SOLDATI, PIEGANDO SOLO PER L'ESAURIMENTO QUANDO L'AVVERSARIO ERA GIÀ POSTO IN FUGA. DURANTE LA DEGENZA IN LUOGO DI CURA, CONSCIO DELL'IMMINENTE FINE, ESPRIMEVA SENTIMENTI DI FEDE NELLA VITTORIA E DI ARDENTE PATRIOTTISMO. UMILE, GRANDE E LUMINOSA FIGURA DI EROE. — QUOTA 426 DI BOLENA (FRONTE GRECO), 14 APRILE 1941-XIX.

FANTE MOIOLI RICCARDO, NATO A BREMBATE DI SOPRA (BERGAMO), 78° REGGIMENTO FANTERIA (ALLA MEMORIA).

PORTA FUCILE MITRAGLIATORE, DURANTE VIOLENTO, IMPROVVISO ATTACCO NEMICO, CONTRIBUIVA EFFICACEMENTE CON IL TIRO PRECISO DELLA SUA ARMA AD ARRESTARE E RESPINGERE IL NEMICO. FERITO UNA PRIMA VOLTA ALLE GAMBE, RIFIUTAVA OGNI SOCCORSO E RIMANEVA SUL POSTO. COLPITO UNA SECONDA VOLTA DA BOMBA DI MORTAIO AL PETTO E AL VISO CHE LO RENDEVA QUASI CIECO, PERSISTEVA NELLA LOTTA. RAGGIUNTO UNA TERZA VOLTA DAL PIOMBO AVVERSARIO, IN PIEDI, PROTESO VERSO IL NEMICO IN FUGA, CADEVA AL GRIDO DI: VIVA L'ITALIA, IMMOLANDO COSÌ LA GIOVANE VITA ALLA PATRIA. FULGIDO ESEMPIO DI VALORE E DI INDOMITA TENACIA. — FONDO VALLE VOJUSSA (FRONTE GRECO), 18 MARZO 1941-XIX.

L'eredità strategica del 1942

dell'Ammiraglio designato d'Armata ROMEO BERNOTTI

Obiettivi raggiunti dal Tripartito

« Giganteschi risultati sono stati conseguiti nel 1942 »; così il Führer nel messaggio di Capodanno alle forze armate germaniche. Questa constatazione si appropria a tutta la condotta guerresca del Tripartito; i risultati raggiunti si riassumono nei seguenti:

la crisi vittoriosamente superata sul fronte orientale nell'inverno dello scorso anno;

la conquista della Crimea; l'avanzata fino al Volga e nella regione caucasica;

la persistente interdizione del Mediterraneo al traffico nemico, nonostante gli sforzi della Gran Bretagna, che ha sempre considerato il Mediterraneo come il principale teatro d'operazioni;

il rafforzamento dell'Europa;

la guerra sottomarina, sempre più intensa ed estesa a tutti i mari;

le strepitose vittorie nipponiche, la cui importanza si ripercuote su tutto l'andamento della guerra, principalmente per le fonti di materie prime, che i nemici hanno irremissibilmente perduto, e per l'aggravamento delle difficoltà, derivanti dalla estensione del conflitto.

La nuova fase

Dagli ultimi mesi del 1942 il conflitto è entrato in una nuova fase, caratterizzata dalle iniziative assunte dai nemici, cioè dalla poderosa offensiva sovietica e da quella anglo-americana nel Mediterraneo. Contemporaneamente la guerra sottomarina dell'Asse presenta nuovi sviluppi di crescente importanza. Ci proponiamo perciò di considerare i nuovi aspetti strategici dal punto di vista marittimo.

L'offensiva anglo-americana nel Mediterraneo

Le divisioni con cui l'VIII Armata britannica il 23 ottobre sferrò l'offensiva sul fronte di El Alamein avevano lasciato l'Inghilterra alla fine di maggio o ai primi di giugno, cioè avanti della caduta di Tobruk. Ai primi di luglio partirono dagli Stati Uniti i carri armati ceduti all'Inghilterra per sostituire le perdite. Queste date furono messe in rilievo da Churchill nel discorso pronunziato ai Comuni l'11 novembre, per dimostrare il lungo tempo richiesto per la preparazione alla battaglia d'Egitto.

Ma il traffico marittimo del nemico, pur essendo obbligato a seguire lunghi percorsi, aveva il vantaggio di una relativa sicurezza, derivante dalla incontrastata libertà di uso del mare nell'Oceano Indiano. Al contrario le comunicazioni marittime dell'esercito italo-tedesco, pur essendo relativamente brevi erano esposte a molti rischi, avendo gli anglo-americani concentrato nel Mediterraneo la maggior parte dei loro sommergibili e numerose forze aeree. Inoltre i velivoli nemici avevano facilità d'azione contro le nostre navi che non potevano essere scortate da velivoli da caccia se non per breve parte del loro percorso; gli istrumenti radiolocalizzatori consentivano ai nemici la facilità di ricerca in mare e la possibilità di svolgere contro il traffico efficaci attacchi, specialmente nelle ore notturne. Erano dunque grandi le insidie subacquee e aeree gravanti sulle comunicazioni marittime: i rischi furono costantemente affrontati con oscuro eroismo dalla nostra marina da guerra e mercantile, tuttavia le perdite navali specialmente nei trasporti di carburante impedirono la tempestiva azione sul fronte egiziano; questa fu la causa essenziale per cui l'offensiva iniziata dal nemico il 23 ottobre ottenne un vantaggio decisivo ai primi di novembre, costringendo l'esercito italo-germanico a ritirarsi. Pericoli e difficoltà del traffico marittimo sarebbero stati enormemente ridotti se le navi avessero potuto approdare nei porti della Tunisia; si deve quindi riconoscere che la situazione terrestre subì le conseguenze della rigida onestà con cui le Potenze dell'Asse rispettarono le condizioni stabilite nell'armistizio con la Francia.

Benchè il traffico marittimo fra l'Italia e la Libia fosse fortemente insidiato, la lotta nell'Africa Settentrionale fino alla battaglia di El Alamein aveva avuto alterne vicende; il nemico non era mai riuscito a conseguire risultati risolutivi e anzi le forze dell'Asse erano arrivate a minacciare assai gravemente l'Egitto, Pur ammassando grandi forze per parare a tale

minaccia i nemici si rendevano conto che la vittoria sul fronte egiziano non avrebbe potuto raggiungere che risultati parziali e transitori; perciò dal mese di luglio Roosevelt e Churchill avevano deciso di eseguire una grande operazione combinata, allo scopo di conquistare il dominio del Mediterraneo.

I governi dell'Asse erano venuti a conoscenza dei progetti di attacco contro la Corsica e contro le coste meridionali francesi. Dopo l'ingloriosa impresa compiuta dalle forze britanniche con l'invasione del Madagascar erano altresì previsti sbarchi nell'Africa Settentrionale francese, ma le Potenze dell'Asse non prevennero i nemici, volendo mantenere fede ai vincoli verso la Francia fino all'estremo limite del possibile.

Per raggiungere nel modo più rapido lo scopo di capovolgere la situazione del Mediterraneo i nemici avrebbero avuto sommo interesse a sbarcare in Tunisia; ma per ridurre al minimo i rischi le operazioni di sbarco furono limitate alle zone lontane dalle basi aeree e navali dell'Italia.

Subito dopo il successo sul fronte egiziano il 6 novembre e nei giorni successivi una serie di convogli costituiti da numerose navi da trasporto fortemente scortate da navi da guerra e da forze aeree entrò nel Mediterraneo occidentale. L'8 novembre furono attaccati i forti di Orano e Algeri, dove la resistenza fu estremamente breve, perchè l'Ammiraglio francese Darlan, che dal Governo di Vichy aveva avuto il compito di dirigere la resistenza, immediatamente concluse l'armistizio, cosicchè le truppe poterono liberamente sbarcare. Nello stesso giorno avveniva l'attacco di Casablanca, a cui seguirono gli sbarchi per l'occupazione del Marocco. Simultaneamente veniva iniziata una grande offensiva aerea contro l'Italia, bombardando Genova, Torino, e Milano.

Sull'esecuzione degli sbarchi non si hanno dettagli; tuttavia sui dati forniti dai nemici si possono fare le seguenti considerazioni.

La propaganda anglo-sassone, per esaltare la grandiosità dell'impresa ha affermato che il 6 novembre entrò nel Mediterraneo una gigantesca *Armada* costituita da 500 navi da trasporto e da 350 navi da guerra. Per quanto i nemici abbiano effettuato un grandioso concentramento navale, tuttavia in tali cifre vi è molta esagerazione, allo scopo di far credere a esuberanza di mezzi. In realtà dal 6 all'8 novembre entrarono nel Mediterraneo circa 90 piroscafi; nelle prime due settimane il numero complessivo delle navi da trasporto salì a poco più di 200 piroscafi, prescindendo dalle numerose piccole unità per i servizi portuali.

Gli sbarchi non incontrarono effettiva resistenza perchè favoriti dai capi francesi traditori e spergiuri; però le truppe sbarcate nei porti algerini non poterono rapidamente avanzare in forze verso la Tunisia. Per spiegare la mancanza dei fulminei successi che i nemici attendevano, il Ministero della guerra britannico ha pubblicato una sommaria relazione, mettendo in rilievo le impreviste difficoltà. Tale relazione afferma che la resistenza francese fu energica in qualche punto, pur avendo avuto una durata minima. L'assoluta mancanza di resistenza è stata tuttavia definita in modo esplicito dal Maresciallo Pètain con le seguenti parole: « A tutti i capi indegni, che hanno consegnato l'Africa francese agli inglesi e agli americani, pretendendo e continuando a pretendere di agire in concorso con me e perfino dietro i miei ordini, io oppongo la più categorica smentita. Io avevo ordinato la resistenza contro gli aggressori: dovevano battersi. Non l'hanno fatto; hanno tradito la loro parola e l'onore, hanno sacrificato gli interessi della Francia ». Nella relazione britannica è detto che « per premunirsi contro l'eventualità della resistenza francese fu necessario l'impiego di numerose truppe d'assalto che sbarcarono per prime. Ciò ebbe la sua importanza nei riguardi della seconda fase operativa (*attacco da occidente contro le forze nemiche dislocate nel nord-Africa*). Le esigenze tattiche della prima fase (*formazione della testa di sbarco*) richiesero l'organizzazione dei convogli di navi in modo tale che il trasporto di rifornimenti, di mezzi per la riparazione del materiale rotabile e di materiale aeronautico passò in secondo piano. Un arresto per l'organizzazione della prima armata britannica e per la sua spinta in forze verso oriente divenne inevitabile ».

Pur essendo mancata la resistenza allo sbarco la spedizione risultò quindi male organizzata, così da non poter prontamente operare. Ciò consente di riflettere che lo sbarco non avrebbe potuto avvenire se avesse incontrato un'effettiva resistenza alimentata dall'affluire delle truppe della difesa.

All'offensiva sferrata dal nemico ha corrisposto la tempestiva ed efficace reazione delle forze dell'Asse, nelle seguenti forme:

1) attacchi aerei e navali contro le comunicazioni marittime del nemico e contro le navi nei porti;

2) occupazioni per prevenire nuovi sbarchi anglo-americani.

Le forze dell'Asse hanno perciò dovuto procedere all'occupazione della Corsica e della Francia meridionale; l'occupazione estesa il 27 novembre alla piazza di Tolone ha avuto per effetto l'autoaffondamento della parte principale della flotta francese. Queste occupazioni, e quella che l'Asse è riuscito ad effettuare in Tunisia, segnano il fallimento del presupposto del piano dei nemici. Quel piano era fondato sulla possibilità di occupare tutte le basi francesi, in modo da riprodurre la situazione che esisteva nel Mediterraneo all'atto dell'intervento dell'Italia nel conflitto. Per la pronta reazione delle Potenze dell'Asse il piano di offensiva dei nemici ha dunque già subìto, sul nascere, un primo grave insuccesso; nei riguardi marittimi, benchè i nemici abbiano il possesso delle basi algerine il mutamento di situazione strategica nel Mediterraneo occidentale offre, a vantaggio delle forze dell'Asse un attivo di somma importanza.

La presenza delle forze dell'Asse nello scacchiere tunisino, cioè nella principale posizione strategica del Mediterraneo non significa solamente un raccorciamento molto sensibile della linea di comunicazioni fra l'Italia e il Continente africano, bensì il possesso di una base del più alto valore nei riguardi difensivi e controffensivi, nonchè la possibilità di rendere più effettiva l'interdizione del Mediterraneo al traffico nemico.

Per fronteggiare la minaccia sui due fronti africani si è imposta la necessità di concentrare le forze italo-germaniche in Tunisia rinunciando alla difesa della Libia.

Per il nemico la conquista della Tripolitania non è fine a se stessa, bensì è soltanto il mezzo per la conquista del dominio del Mediterraneo. Ma questo dominio è più che mai aspramente conteso: il possesso delle basi algerine e quello delle coste libiche consente al nemico una maggiore libertà d'azione marittima, tuttavia la posizione predominante dell'Asse nella strozzatura del Mediterraneo si è rafforzata.

La propaganda nemica afferma che l'occupazione di Tripoli faciliterà i rifornimenti dell'VIII armata britannica, consentendo di avvalersi delle comunicazioni marittime a sussidio delle lunghe comunicazioni terrestri con le basi egiziane; ma ciò aumenterà sensibilmente il fabbisogno di tonnellaggio britannico nel Mediterraneo Orientale.

La situazione del Mediterraneo per essere giustamente compresa, deve essere considerata nel quadro generale della guerra.

Gli avvenimenti nel Mediterraneo e la situazione dell'Inghilterra

L'Inghilterra ha bisogno — e urgente bisogno — di riaprire il Mediterraneo al proprio traffico, eliminando il lungo viaggio di circumnavigazione africana.

A questo scopo l'Inghilterra ha mirato costantemente e principalmente, senza mai poterlo raggiungere, dal giorno in cui l'Italia è entrata in guerra. Col prolungarsi del conflitto l'interdizione della via del Mediterraneo anzichè essere eliminata è divenuta sempre più importante. L'interdizione del Mediterraneo ha infatti grandemente diminuito il rendimento del tonnellaggio e ha costretto il nemico a mantenere sulle rotte oceaniche un intenso flusso. Fra la battaglia dell'Atlantico e quella del Mediterraneo esiste quindi una costante interdipendenza, i cui effetti sono da aggiungere alle perdite inflitte al nemico, quali risultano dai dati statistici. Recentemente l'ammiraglio Cunningham ha dichiarato che l'apertura della via del Mediterraneo equivarrebbe per gli anglo-americani a due milioni di tonnellate di navi. Questa cifra è certamente inferiore alla realtà; comunque è fuori dubbio che gli effetti del persistente dirottamento si sono andati accentuando col diminuire della disponibilità di tonnellaggio del nemico e col crescere dell'intensità della guerra al traffico sulle vie oceaniche.

L'ammiragliato britannico ha costantemente mantenuto il segreto sulle proprie perdite di tonnellaggio: sistematicamente Churchill ha assicurato gli anglo-sassoni che la battaglia dell'Atlantico segnava un miglioramento. Nello scorso novembre egli ha tuttavia dovuto dichiarare che «la guerra subacquea non sta diminuendo, ma anzi è in aumento e potrà peggiorare». Ciò significa che le perdite del traffico sono divenute sempre più preoccupanti e che le nuove costruzioni non riescono a compensarle, al punto che per l'insufficienza del tonnellaggio la riapertura della via del Mediterraneo potrà divenire per l'Inghilterra una questione di vita o di morte.

Sotto questo aspetto risulta chiaro perchè gli anglo-americani si siano lanciati nell'avventura mediterranea. La massa di navi con cui essi hanno intrapreso la spedizione d'Algeria è innegabilmente grande, ma non costituisce una prova di esuberanza, bensì è la prova di una situazione che impone un tentativo disperato. Quelle numerose navi sono state concentrate riducendo alcuni traffici d'importanza essenziale e abolendone altri. Il nemico fa in tal modo il massimo sforzo; se non riuscirà prontamente allo scopo, se molte di quelle navi andranno perdute, l'Inghilterra si troverà in condizioni estremamente critiche.

Il nemico è in un circolo vizioso; infatti il tentativo di aprire il Mediterraneo al traffico britannico è imposto dalla necessità di rimediare alla scarsità di tonnellaggio abbreviando le rotte del traffico; ma la spedizione nel Mediterraneo produce un aumento del fabbisogno di tonnellaggio e implica gravi perdite, cosicchè le conseguenze della scarsità di naviglio mercantile risultano sempre più sentite. Da ciò l'importanza predominante della guerra sottomarina; giova ricordare che i suoi effetti durante il precedente conflitto, nella massima parte rimasero ignoti; dopo la pace si potè conoscere l'estrema gravità della situazione in cui si era trovata l'Inghilterra. Nella situazione attuale i seguenti fatti sono certi: le perdite subìte dalle marine mercantili nemiche sono molto superiori a quelle dell'altra guerra; i nemici non hanno la capacità di contrapporre agli attacchi dei sommergibili un nuovo metodo di condotta del traffico, come quello che nel 1917 consentì senza perdite il trasporto degli eserciti americani in Europa. In condizioni precarie (cioè dopo aver già subito gravi perdite di tonnellaggio) i nemici si sono impegnati in una grande spedizione marittima in un mare ristretto; l'estensione del conflitto determina per i nemici vastissime necessità di traffici marittimi. Per effetto di queste condizioni i nemici si trovano in una situazione in cui l'offensiva da essi sferrata nel Mediterraneo ha potuto dare inizialmente l'illusione del successo per effetto della connivenza francese, ma il suo ulteriore sviluppo fatalmente porrà gli anglo-sassoni in difficoltà sempre maggiori.

Nuovi aspetti della guerra sottomarina

La crescente gravità dell'offensiva contro il traffico marittimo anglo-americano si può comprendere riferendosi ai suoi aspetti essenziali, che sono i seguenti.

Le azioni delle forze aeree contro le basi dei sommergibili non hanno raggiunto lo scopo.

Le affermazioni anglo-americane sui crescenti risultati dei sistemi di caccia ai sommergibili sono smentite dal fatto che il numero dei sommergibili aumenta in modo incessante.

Gli anglo-americani, con l'entrata in guerra del Brasile e con l'occupazione dell'impero coloniale francese, hanno moltiplicato nell'Oceano Atlantico e nell'Oceano Indiano le basi per l'azione contro i sommergibili; tuttavia l'offensiva delle unità subacquee continua a svolgersi con successo anche a grande distanza dalle proprie basi.

La difesa diretta dei convogli si dimostra insufficiente, perchè i convogli continuano ad essere vulnerabili nonostante l'aumento del numero delle unità navali adibite alla loro protezione.

Il sistema dei convogli fortemente scortati produce un rallentamento del traffico quanto più si accentua la crisi dei sommergibili.

Simultaneamente all'offensiva nel Mediterraneo hanno importanza saliente i trasporti nemici di truppe e rifornimenti nel Pacifico sud occidentale e alla frontiera fra l'India e la Birmania.

Nella guerra 1914-18 l'azione a oltranza dei sommergibili contro il traffico fu tardivamente iniziata; nell'attuale conflitto la guerra al traffico è cominciata subito ed è stata sempre più energicamente e incessantemente condotta: il nemico si è trovato nell'impossibilità di escogitare adeguati rimedi. Oltre che dall'ammontare complessivo delle perdite di navi e del loro ritmo, la situazione dei nemici è caratterizzata dal sempre più grande fabbisogno di tonnellaggio prodotto dall'estensione del conflitto in tutti i mari del mondo. Per tali ragioni complesse le nuove costruzioni non bastano a fronteggiare le perdite.

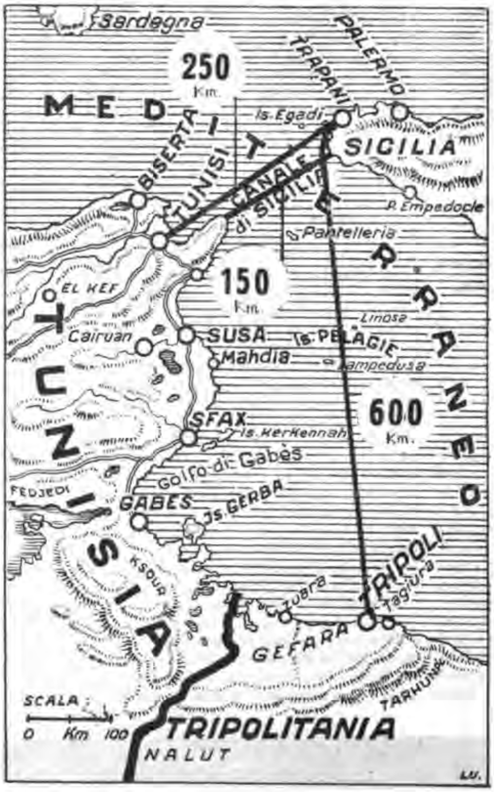
A questo riguardo è molto sintomatica la discussione sollevata in Inghilterra sulla necessità di costruire navi mercantili con requisiti adatti

Sempre nuovi sommergibili in allestimento nei cantieri germanici

all'esigenza del traffico nel tempo di guerra.

La stampa britannica è grandemente allarmata per le ingenti perdite di navi da carico, attribuendole al fatto che quelle navi sono troppo lente; viene lamentato che nelle nuove costruzioni si ripetano gli stessi tipi di navi poco veloci. Evidentemente queste preoccupazioni confermano che il quantitativo del tonnellaggio distrutto è molto maggiore di quello che i nemici riescono a costruire; perciò i nemici riconoscono come il problema delle nuove costruzioni non possa essere semplicemente un problema di quantità. Ma la quantità e la qualità sono difficilmente conciliabili nella situazione creata dalle contingenze guerresche.

Le navi da carico, che eseguono in pace e in guerra la massima parte dei trasporti di materiali e di rifornimenti, ossia le navi che comunemente si chiamano *le carrette del mare*, hanno una velocità oraria da 9 a 11 nodi. Tale velocità soddisfa alle esigenze commerciali del tempo di pace, consentendo il minimo peso di macchine e caldaie, affinchè le navi possano avere il massimo volume di stiva, cioè la massima capacità di carico, e risultare quanto più possibile economiche nella costruzione e nell'esercizio.



Ma la bassa velocità implica rischi assai gravi nelle condizioni di guerra; principalmente, perchè quanto meno una nave è veloce, tanto più facilmente si trova esposta ad essere vittima del sommergibile. La necessità di costruire navi da carico più veloci di quelli esistenti fu già molto dibattuta nel precedente conflitto, quando nel 1917 l'Inghilterra si trovò in tragica situazione per effetto della guerra sottomarina. Ma si dovè rinunziare a quel progetto perchè la sua attuazione avrebbe assai considerevolmente aumentato il tempo occorrente per costruire, mentre era indispensabile di sostituire con la massima urgenza le navi perdute. Ciò si ripete oggi: le navi americane della classe «Liberty», ossia quelle che i cantieri degli Stati Uniti si vantano di produrre tanto celermente, hanno una velocità massima che non supera gli 11 nodi.

Nella precedente guerra fu possibile di trovare il rimedio alla scarsa velocità delle navi da carico, mediante l'adozione del sistema dei convogli; in quel modo fu grandemente ridotta la capacità offensiva del sommergibile operante in immersione.

Nella guerra attuale i convogli sono invece assai vulnerabili; infatti i sommergibili agiscono in gruppi ed eseguono l'attacco navigando in superficie; essi hanno una velocità molto superiore a quella di cui le unità subacquee erano capaci nell'altra guerra. I moderni sommergibili raggiungono velocità fino a 23 nodi; hanno quindi la possibilità di manovrare come le torpediniere di superficie, rispetto a cui posseggono il vantaggio della facilità di scomparire sott'acqua allorchè ciò risulta opportuno. I sommergibili riescono a portare a compimento i loro attacchi per quanto la scorta del convoglio sia numerosa. Inoltre, quanto più un convoglio è lento, tanto più si trova esposto ad essere ripetutamente attaccato dagli stessi sommergibili, perchè questi col loro vantaggio di velocità effettuano l'inseguimento, riuscendo talvolta ad ottenere la distruzione completa del convoglio.

Da ciò si comprende come effettivamente le navi da carico attuali per la bassa velocità siano molto vulnerabili. La crisi che nel 1917 potè essere superata con l'adozione del sistema dei convogli oggi è molto più seria, tanto che s'imporrebbe una soluzione integrale, cioè la costruzione di navi con velocità abbastanza elevata. A determinare questa necessità si aggiunge una ragione di somma importanza: oltre che diminuire la vulnerabilità delle navi sarebbe necessario ai nemici di ridurre la durata dei viaggi, per trovare un compenso alla scarsità del tonnellaggio e all'allungamento dei percorsi, che deriva dall'interdizione del Mediterraneo.

Il problema della costruzione di nuove navi mercantili dovrebbe dunque essere impostato con criteri radicalmente diversi da quelli finora adottati; le navi con requisiti rudimentali non rispondono allo scopo, cioè le navi americane della classe «Liberty» per quanto possano essere costruite in gran numero sono così scarsamente veloci che costituiscono soltanto un rimedio illusorio. A questo riguardo l'Ammiraglio inglese Thursfield nella «National Review» in un articolo intitolato *Condizioni per la vittoria* si è espresso nei seguenti termini: «Per quanto sia necessario rimpiazzare il naviglio mercantile perduto, la guerra sul mare non potrà essere vinta con simili mezzi. Sarebbe vano costruire ancora e ancora naviglio mercantile, per farlo affondare dal nemico. La guerra potrà essere vinta *soltanto* se le perdite navali potranno essere ridotte in misura ragionevole».

Ma è facilmente solubile il problema dell'aumento di velocità delle navi da carico? Qui sta il perno della questione.

Il primo lord dell'Ammiragliato britannico in un discorso tenuto a Londra il 13 gennaio ha fatto rilevare che, per accrescere di 4 nodi la velocità di un piroscafo capace di soli 11 nodi, portandolo così alla velocità di 15 nodi, sarebbe necessario uno spazio *doppio* per la grandezza delle macchine e un aumento del 60 % degli operai specializzati per costruire le macchine. Inoltre egli ha soggiunto che, se i piroscafi lenti venissero sostituiti con piroscafi più veloci, *le importazioni nella Gran Bretagna dovrebbero essere ridotte di circa il 18 o il 19 %*. Per queste ragioni egli ha dichiarato che la costruzione di navi da carico di velocità abbastanza elevata si deve necessariamente limitare a un ristretto numero di piroscafi destinati a portare i carichi più preziosi e urgenti.

Giova notare che Lord Alexander ha così prospettato le difficoltà che si oppongono all'incremento di velocità da 11 a 15 nodi; ma enormemente maggiori sarebbero le difficoltà a cui i nemici andrebbero incontro per costruire navi con velocità notevolmente superiore anche ai 15 nodi, come sarebbe imposto dalle velocità raggiunte dai sommergibili.

Questo equivale a dire che, per quanto l'aumento di velocità delle navi da carico sia desiderabile, non è praticamente realizzabile in sufficiente misura. La quantità non è conciliabile con la qualità.

Da ciò si comprende che i nemici, per ottenere il successo contro la guerra sottomarina, avrebbero assoluto bisogno di distruggere i sommergibili in numero maggiore di quello simultaneamente costruito.

Giova aggiungere che il crescendo della minaccia sottomarina non consiste soltanto nel continuo aumento dei sommergibili dell'Asse. L'autonomia del naviglio subacqueo è grandemente cresciuta, consentendo di estendere l'offesa a tutti i mari e di prolungare la durata delle crociere. Questo progresso ha moltiplicato il rendimento di ogni singolo sommergibile per effetto delle qualità intrinseche. Ma un progresso altrettanto importante per la guerra sottomarina è quello costituito dalle basi mobili subacquee, cioè dai sommergibili ausiliari, che consentono l'assistenza ed i rifornimenti ai sommergibili operanti sulle rotte oceaniche. Queste basi mobili, poichè permettono ai sommergibili di operare lungamente, a distanze comunque grandi dalle basi costiere, equivalgono a un

forte aumento del numero complessivo dei sommergibili. A ciò si aggiunge l'importante cooperazione che all'azione dei gruppi dei sommergibili viene data dai nuovi tipi di velivoli ricognitori a grande raggio.

La guerra sottomarina presenta dunque aspetti del tutto nuovi, che non hanno menomamente riscontro nel precedente conflitto.

Conclusioni

L'offensiva degli eserciti sovietici e quella anglo-americana nel Mediterraneo nel momento attuale determinano per le Potenze dell'Asse una situazione indubbiamente delicata, ma ancora più critica è la situazione dell'Inghilterra per effetto della minaccia sottomarina. L'euforia dei nemici è determinata dal mutamento di situazione strategica che le loro iniziative hanno prodotto in questi ultimi mesi; ma le possibilità d'azione degli anglo–americani sono subordinate ai traffici marittimi.

L'attuale conflitto ha carattere mondiale nel vero senso dell'espressione, mentre quello precedente fu in realtà essenzialmente un conflitto europeo.

Nell'attuale fase il Mediterraneo è divenuto il principale teatro di operazioni. Ma il quantitativo di naviglio di cui i nemici avrebbero bisogno nel Mediterraneo, per la spedizione contro la Tunisia e per l'ulteriore tentativo di formare il secondo fronte sul continente europeo sorpasserebbe grandemente l'effettiva disponibilità consentita dalle esigenze imprescindibili degli altri scacchieri, che non possono essere trascurate per quanto i nemici si propongano di concentrare i loro sforzi nel Mediterraneo. In questa condizione di interdipendenza della situazione nei diversi mari è la ragione fondamentale per cui gli ambiziosi piani dei nemici sono condannati al fallimento.

La "strada dell'Alasca"

La guerra nippo-americana ha resa inutile la via oceanica di comunicazione fra gli Stati Uniti e la Russia. I due grandi ponti russi di Wladivostok e di Petropawlowks rimasero così inutilizzati agli effetti del rifornimento americano. Rimase solamente la strada oceanica di Murmansk battuta dagli aerei e dai sommergibili germanici. La via transafricana verso Suez, Iraq, Russia o Golfo Persico-Iran-Russia non si presta certamente per un grande traffico data la modesta mole degli impianti ferroviari e la eccessiva lunghezza del viaggio marittimo.

Ecco allora i tecnici americani pensare all'attuazione di nuova via per la Russia: non rimaneva che la comunicazione attraverso lo stretto di Bering e così nacque la « strada dell'Alasca », oggi in costruzione.

Là dove i due continenti, asiatico e nord–americano sembrano darsi la mano, gli alleati hanno escogitato la via dei rifornimenti, che partendo da S. Francisco, si snoda, attraverso Seattle, Vancouver, Gazelton, Juneau, Fairbanks, fino a Nome, punto terminale della colossale arteria. Si tratta di una linea, parte ferroviaria, parte a forma di autostrada, specialmente difesa contro i ghiacci; è dotata di molti blocchi di controllo, posti di rifornimento, officine di riparazione, stazioni aeree per la difesa della linea ecc.

Da Nome — attraverso un servizio di navi-traghetto, sostituito nell'inverno da autoslitte — la via dell'Alasca comunica con la « via siberiana », la quale porta alla ferrovia transiberiana.

Certamente il tracciato è lungo: da Seattle alla Transiberiana vi sono circa 7000 chilometri; ed è da notare che l'inverno siberiano e alascano è rigido e certamente non atto a favorire un intenso traffico.

Nella parte settentrionale della Siberia, a Verkojansk, c'è il « polo del freddo »: —50° di media nel gennaio, con punte fino a —79°.

Gli americani sperano di attuare i trasporti di macchine delicate, di medicinali, di pezzi di ricambio tramite gli aerei, che partenti da Nome, dovrebbero raggiungere la Transiberiana. Ma il materiale grosso dovrebbe seguire una via molto lunga e disagiata, percorrendo la rigida e freddissima catena degli Stanovoi (Siberia orientale).

Ma la « via dell'Alasca » avrebbe anche un altro scopo: minacciare il Giappone dal Nord. Attraverso di essa verrebbero portate ingenti quantità di materiali verso le basi aereo-navali dell'Alasca e delle Aleutine. In queste isole esistono ottime basi aeree quali Kuska, Unalaska, Dutch Harbour. Kuska è a 2300 chilometri da Jeso, l'isola più settentrionale dell'Impero giapponese. Dutch Harbour è la grande base americana del Nord, che, con S. Francisco e Pearl Harbour (Hawaij), forma il triangolo strategico americano del Pacifico settentrionale. Alimentando queste basi avanzate gli americani sperano di potere un giorno attaccare l'arcipelago giapponese, costringendo, intanto, una parte della flotta nipponica a stazionare in patria.

Gli svantaggi della « Strada dell'Alasca » sono i seguenti:

1) eccessiva lunghezza (km. 7000 da Seattle alla Transiberiana);

2) clima continentale rigidissimo;

3) mancanza di un'adeguata ferrovia russa dalla transiberiana allo stretto di Bering.

Dott. DANTE LUNDER

È uscito il volume:

"DELLA GUERRA"

DI CARLO VON CLAUSEWITZ

TRADUZIONE DAL TEDESCO DEL GENERALE DI CORPO D'ARMATA AMBROGIO BOLLATI, SENATORE DEL REGNO, E DEL COLONNELLO EMILIO CANEVARI

PAGINE XLIV-786

Prezzo di copertina L. 25

PRIMA TRADUZIONE INTEGRALE DEL CLASSICO TESTO IN CUI IL FENOMENO BELLICO È STUDIATO DALL' AUTORE NELL'INSIEME E IN OGNI SUA FASE

Rivolgere le richieste al Ministero della Guerra - Ufficio Pubblicazioni militari - Roma 13, previo versamento sul conto corrente postale n. 1/12780 intestato a detto ufficio, del relativo importo maggiorato dalle spese postali da valutarsi in circa il 20 % dell'importo stesso. Possono fruire dello sconto del 35 % gli ufficiali ed i sottufficiali delle Forze Armate, in servizio ed in congedo, che facciano regolare richiesta tramite il comando a cui appartengono e sono in forza.

LE OPERAZIONI

NELL'AFRICA SETTENTRIONALE

del colonnello ***EMILIO CANEVARI***

La situazione che si è determinata in Africa è legata all'insieme della situazione strategica ed alle condizioni particolari dello scacchiere mediterraneo.

Nel fascicolo di ottobre della Rivista, esaminando la situazione generale politico-strategica concludevamo che, per molteplici ragioni, gli anglosassoni avrebbero tentato « un nuovo supremo sforzo al centro della lotta nel Mediterraneo, e precisamente *nell'Africa Settentrionale* ». Si tratta, infatti, per essi di attaccare l'Europa, e, per gli elementi che esponemmo in altro articolo, un attacco contro coste occupate e difese appariva impossibile: l'attacco avrebbe dovuto effettuarsi su coste non occupate in modo da potersi basare su di queste per procedere poi verso le coste occupate : per attaccare le coste italiane bisognerebbe che gli anglosassoni fossero potentemente installati in Tunisia.

Da considerazioni analoghe nacque indubbiamente il « gran progetto », combinato dall'alleanza anglosassone-sovietica, che è stato attuato nel novembre. L'azione preliminare è stata l'attacco portato dalla 8ª Armata britannica del generale Montgomery alle truppe italo-tedesche di el-Alamein. Esso ebbe inizio nella notte sul 24 ottobre: le truppe dell'Asse, che si trovavano in una situazione alquanto difficile sia come numero, sia come effettivi di aviazione, sia come rifornimenti, dopo una lotta di due settimane ripiegarono conservando intatta la maggior parte delle forze motocorazzate. L'armata inglese, che era stata molto provata, seguì lentamente: i nostri giunsero al limite orientale della Tripolitania senza incidenti. Era già prevedibile fin d'allora che, data la difficoltà suddetta di rifornimenti a paragone degli Inglesi che ricevevano comodamente attraverso il vicino Egitto rinforzi e materiali, la nostra Armata si sarebbe ancora ritratta per difendere la parte vitale della Tripolitania ponendo fra sè e gli avversari l'ostacolo logistico del deserto sirtico.

Ma l'8 novembre un avvenimento nuovo veniva a cambiare la intera situazione strategica: tre grossi convogli anglo-americani sbarcavano rispettivamente al Marocco, ad Orano e ad Algeri. I generali e gli ammiragli francesi — i quali avevano dato tante volte la loro parola d'onore di « difendere l'Africa Settentrionale contro chiunque » si erano invece già accordati con gli Americani — che a tal uopo avevano inviato un loro ambasciatore a Vichy, e fecero subito causa comune con i nuovi giunti. Gli americani sbarcarono dunque tranquillamente al Marocco, gli anglo-americani della 1ª Armata, al comando del generale Anderson sbarcarono analogamente in Algeria. Il comandante superiore di tali forze — generale americano Eisenhower — in perfetto accordo con il vice presidente del governo francese ammiraglio Darlan, che si era recato ad Algeri con un pretesto, stabiliva tutti i particolari dell'occupazione mentre Darlan si proclamava capo di un nuovo governo francese e di un « Consiglio Imperiale » costituito dai Governatori dell'Algeria e dell'Africa Occidentale, nonchè dai Residenti Generali al Marocco e in Tunisia.

L'intera Africa Settentrionale ed Occidentale francese passò alla dissidenza e in quei giorni si ebbe la sensazione che le forze italo-tedesche sarebbero state inevitabilmente schiacciate in una morsa, da oriente e da occidente.

Ma i Comandi dell'Asse avevano già fulmineamente preso una decisione e fin dall'11 novembre truppe italo-tedesche sbarcavano per via aerea e marittima in Tunisia occupando Tunisi, Biserta e Sfax. Contemporaneamente altre forze entravano nella Francia non occupata, mettendone in istato di difesa le coste: anche la Corsica veniva occupata integralmente. La flotta francese si era raccolta a Tolone ove i comandanti avevano ancora una volta data la loro parola d'onore di difendersi, ma poichè da indizi troppo chiari appariva evidente che si apprestavano invece ad uscire per unirsi agli Inglesi, il 27 novembre truppe dell'Asse occuparono di sorpresa Tolone, mentre la flotta in gran parte si autoaffondava.

Il 19 novembre si iniziava sul Don la grande offensiva invernale russa: gli attacchi venivano dapprima portati a nord e a sud del saliente formato dall'avanzata tedesca su Stalingrado, poi si estendevano il 25 novembre al settore centrale russo, fra Kalinin e Toropez, poi riprendevano sul Don centrale mentre si infiammava anche il fronte del Caucaso e infine, il settore settentrionale, a sud del Lago Ilmen, a sud del Ladoga e davanti a Pietroburgo. Questa offensiva, evidentemente combinata nel tempo con quella anglo-americana, aveva un carattere ben differente da quella dell'anno scorso: si trattava stavolta di un progetto operativo completo mirante a grandi e immediati risultati strategici anche perchè la Russia, per quanto avesse sempre grandi forze militari, è ridotta in condizioni gravi come risorse generali e in ispecie per l'alimentazione della popolazione. I Russi gettarono perciò nell'offensiva tutti i loro mezzi agendo con disperata energia, senza badare menomamente alle enormi perdite in uomini e carri che subivano. Nei settori settentrionale e centrale, nonostante qualche vantaggio, i loro attacchi, nel complesso, vennero contenuti poichè urtarono contro una organizzazione difensiva predisposta da tempo. Invece nel settore meridionale, dove la guerra era stata sempre fluida, ottennero importanti successi. La ragione di ciò non istà certamente in un improvviso miglioramento del loro esercito che anzi, come qualità è nel complesso peggiorato, ma sostanzialmente deve rinvenirsi nella situazione generale lasciata dall'offensiva germanica dell'estate che aveva creato, partendo dalla base Voroscilovgrad-Rostov, due immensi salienti, uno verso Stalingrado, l'altro verso il Caucaso. La fronte che inizialmente era di 600 chilometri circa, si era allungata in linea d'aria a 2200 (e cioè sul terreno ad oltre 3 mila) e quindi era debole dappertutto. Per ovviare a questo inconveniente sarebbe occorso manovrare

Reparti americani passati in rivista da Giraud nell'Africa Settentrionale.

Carburanti e materiali sbarcati in Tunisia.

difensivamente utilizzando la grande mobilità delle unità germaniche, ma appunto questa mobilità è paralizzata durante l'inverno dalle condizioni del terreno e del clima, cosa che i Russi sanno benissimo (1).

In conseguenza, dopo settanta giorni di epiche lotte, i Tedeschi dovevano decidersi a ripiegare sulla linea del Donetz con le truppe germaniche, italiane e ungheresi che occupavano il medio Don e la grande ansa, e di ripiegare nel Kuban le truppe del Caucaso. Le Grandi Unità che già erano davanti a Stalingrado, isolate e circondate, dovevano battersi in condizioni penosissime e senza speranza: la loro resistenza eroica contribuiva però a ritardare la spinta russa ed a permettere lo schieramento ordinato su nuove posizioni.

Tale il quadro generale in cui si svolgevano le operazioni nell'Africa Settentrionale Francese. Avrebbero potuto le scarse forze sbarcate inizialmente in Tunisia mantenersi di fronte agli avversari già sbarcati e favoriti dai francesi?

Nello sbarco, gli anglosassoni si erano circondati di cautele. Non solo esso era garantito incruento dal tradimento dei capi francesi, ma erano state prese molteplici precauzioni politiche anche verso la Spagna. La risposta di Franco al messaggio indirizzatogli dal presidente Roosevelt aveva dato la sicurezza che non si sarebbero avute sorprese neanche da quella parte. Infine, per evitare ogni residuo rischio venne escluso lo sbarco a Biserta, e, in genere, ad oriente di Algeri, ***perchè entro il raggio di azione efficace dell'aviazione dell'Asse della Sicilia e della Sardegna.*** Si vede come gli anglosassoni siano convinti del criterio, da noi qui sostenuto, che non si può sbarcare con garanzia di successo che entro il raggio di azione efficace della *propria* caccia, stabilita questa non già sulle portaerei ma su una costa amica.

(1) Potrà interessare, circa la strategia seguita dal Comando germanico in questa duplice offensiva verso Stalingrado e verso il Caucaso, il parere di Clausewitz. Questi, trattando dell'offensiva in genere comincia a stabilire: « Ogni attacco deve terminare con una difesa. Le condizioni di questa dipendono dalle circostanze. Queste possono essere favorevolissime se le forze armate del difensore sono state distrutte, ma possono essere difficili nel caso contrario... Le condizioni di questa difesa finale reagiscono sull'attacco e contribuiscono a determinare il valore » (*Della Guerra*, Libro VII, Cap. 2°). Esaminando poi l'attacco ad obiettivo limitato in un teatro di operazioni illimitato, che è proprio il caso nostro, così si esprime: « Quando il terreno conquistato forma un saliente che penetra fra altre provincie nemiche, quando è in posizione eccentrica e presenta una sfavorevole configurazione del suolo, allora l'indebolimento del conquistatore aumenta così palesemente che non solo il difensore vincerà più agevolmente la battaglia, ma non avrà forse neanche bisogno di dar battaglia. » E conclude:
« Epperò, quando ci chiediamo se convenga proporci un determinato obiettivo da conquistare, si tratta di sapere se possiamo sperare di mantenerne il possesso o... se non dobbiamo temere una reazione energica capace di gettarci fuori d'equilibrio » (*Della Guerra*, Libro VIII, Cap. 7°).

Invero, avendo i francesi amici, si sarebbe potuto tentare anche lo sbarco a Biserta di sorpresa, e il progetto era stato esaminato, ma, come ha rivelato l'ammiraglio Cunninghan in una intervista accordata a Ward Price per il *Daily Mail*, « il piano fu respinto perchè troppo pericoloso ».

Riconoscimento evidente dell'efficacia dei nostri attacchi aerei ai convogli britannici nel Mediterraneo! Si decise dunque di non sbarcare in Tunisia ma di recarsi colà subito in automobile: i francesi ne avrebbero aperto le porte!

Qui cominciarono però le disillusioni.

Anzitutto agli anglo-americani di Eisenhower si trovarono di fronte a difficoltà politiche e ambientali impreviste. I contrasti fondamentali fra gli obiettivi politici degli inglesi e degli americani scoppiarono immediatamente. I secondi intendevano e intendono installarsi almeno al Marocco e nell'Africa Occidentale francese annettendo definitivamente quelle regioni « liberate ». Perciò avevano comperato Darlan e i governatori e presidenti del « Consiglio Imperiale », semplici marionette nelle mani del generale di Roosevelt. Gli Inglesi, che da tempo stipendiavano invece il generale De Gaulle intendevano imporlo anche nell'Africa Settentrionale ove anche il loro progetto sarebbe di installarsi al posto dei francesi: urto fra i due governi mascherato dall'urto fra i mercenari. Un degaullista al soldo britannico ha provveduto ad assassinare Darlan, ma le difficoltà non sono scemate per questo; a Darlan è succeduto il Giraud, altra creatura degli americani. Inoltre, il De Gaulle è in accordo con i comunisti mentre l'ambiente generale francese nell'Africa Settentrionale è conservatore e. perciò non trova seguito. D'altra parte, gli invasori, appena sbarcati, hanno favorito in tutti i modi gli ebrei e questo ha creato profondo malumore e freddezza fra i musulmani. In tali condizioni è chiaro perchè non si riesca a mettere in piedi l'Armata « di 300 mila uomini » che Giraud aveva promesso: i francesi sono divisi, pensano a litigare fra loro e non a battersi: i musulmani sono riottosi od ostili.

A queste difficoltà politiche si sono aggiunti ostacoli militari e logistici che hanno raffreddato il bello slancio dei giorni dell'incruento sbarco di Algeri. Infatti, la 1ª Armata britannica, appena messi a terra comodamente i suoi uomini ha voluto provvedere alla immediata marcia in automobile su Tunisi, ma fra il 1° e il 4 dicembre è stata battuta a Tebourba dalle truppe dell'Asse al comando del generale Nehring e costretta a ripiegare. Ecco la descrizione, fatta non da noi ma dall'inviato speciale del *Times* (18 dicembre):

« La nostra ritirata verso occidente a cavallo della strada Tebourba—Medjez el-Bab avrà causato in patria qualche delusione. Non si deve però fraintenderne il significato perchè essa non costituisce un rovescio (!). È solo una dimostrazione della necessità di fare una sosta in attesa di risolvere il problema dei rifornimenti. L'ostacolo più grave è la distanza da Algeri e il fatto che l'unica ferrovia è ad un sol binario mentre solo due strade a forte pendenza portano da occidente ad oriente (1). Bisogna aggiungere che ogni soldato qui deve giungere dall'Inghilterra o dall'America. Un altro ostacolo è che mancano i buoni aeroporti nelle vicinanze del fronte e che il paese non si presta ad atterraggi di fortuna, per la natura del terreno. Il nemico, invece, ha grandi vantaggi. Oltre ad essere vicinissimo alle sue basi, ha ottimi aeroporti. Nei primi giorni sembrò possibile coprire in poco tempo e con forze ridotte il percorso fino a Tunisi. La collaborazione francese è stata così rapida e totale da permetterci di occupare subito il porto di Bona. Poi abbiamo occupato altri punti: i paracadutisti hanno occupato l'aeroporto di Suk el-Arbaa, Zebessa e il nodo stradale di Beja.

« Dopo i primi contatti col nemico, vi fu l'attacco principale del 26 novembre. Medjez el-Bab fu conquistata dopo aspra lotta mentre la nostra fanteria veniva temporaneamente arrestata. Nella notte del 26 siamo entrati a Tebourba e sembrava allora che si potesse terminare d'un colpo la campagna. Però la resistenza nemica aumentò rapidamente. Il 27 l'avversario sferrò un violento attacco di carri e il 29 la sua reazione a mezzo degli Stukas raggiunse il culmine. Il 3 dicembre sgombravamo Tebourba mentre il nemico contrattaccava a Medjez el-Bab.

(1) Per le truppe che sono avanzate in Tunisia queste tre vie di comunicazioni erano più che sufficienti. Che cosa avrebbe dovuto dire, allora, l'Armata di Rommel, legata ad un solo filo stradale a 2 mila chilometri da Tripoli?

Era chiaro che dovevamo rinunciare alle nostre speranze di immediato sfondamento fino a Tunisi. Presa questa decisione, non aveva scopo continuare lo stillicidio di uomini e di macchine che ci erano costati i precedenti sforzi ».

In riassunto, il nostro primo successo strategico fu quello per cui gli inglesi rinunciarono spontaneamente a sbarcare a Biserta per tema della nostra reazione aerea; il secondo fu di essere giunti ad organizzarci rapidamente sul suolo tunisino in modo da rendere possibile la vittoria di Tebourba (1–4 dicembre). Questi due fatti hanno impresso un andamento nuovo alla situazione, che inizialmente appariva assai grave.

Bisognava ora *guadagnar tempo* per compiere gli sbarchi. A questo scopo dovevano convergere gli sforzi delle truppe dell'Asse, sia in Tripolitania che in Tunisia. Riteniamo che, appena il successo di Tebourba dimostrò che erano state poste le basi per un importante sbarco, la direttiva all'Armata Rommel sia stata di ripiegare metodicamente in Tunisia, ritardando il più possibile il nemico contrapposto.

Nostri reparti sul fronte tunisino.

L'avanzata della 8ª Armata britannica era prudente, sia perchè Montgomery temeva evidentemente quegli improvvisi colpi di maglio che avevano più volte gettato di sella i suoi predecessori, sia perchè il terreno era stato opportunamente coperto di ostacoli, ogni risorsa era stata da noi eliminata e le difficoltà logistiche erano gravi.

L'Armata Rommel, di tanto in tanto, si schierava e costringeva quella di Montgomery a far lo stesso, perdendo tempo e sperperando energie. Per ben tre volte i Britannici cercarono di accerchiare gli italo-tedeschi ma tutte tre le volte furono respinti con perdite senza conseguire alcun risultato positivo. Solo alla fine di dicembre, essi entrarono nel paesucolo di Sirte, interamente sgombrato e distrutto. In una corrispondenza dell'inviato del *Christian Science Monitor* si può leggere che a Sirte gli inglesi non trovarono che un gatto sperduto. Per altri venti giorni ancora, essi si dilungarono a preparare un nuovo tentativo di avvolgimento, fra l'Uadi Zemzen e il Sofeggin, tentativo andato a vuoto: frattanto noi sgombravamo Tripoli. Quando Montgomery si è deciso ad avanzare su Tripoli, dopo il 15 gennaio, non ha trovato che retroguardie leggere che si sono dileguate dopo aver respinto le sue colonne nella Gefara. Il compito affidato all'Armata Rommel è stato dunque pienamente adempiuto: essa è giunta in buon ordine nel sud Tunisino ove erano naturalmente stati avviati i rifornimenti e le impedimenta.

Navi nemiche colpite dall'aviazione dell'Asse in un porto algerino.

Che cosa è avvenuto nel frattempo in Tunisia? Dopo Tebourba e cioè in un periodo di cinquanta giorni, la nostra situazione, inizialmente fragile, si è evidentemente assai rafforzata. Dobbiamo qui rammentare che durante la campagna di Albania, noi trasportammo per via aerea e marittima su quel teatro di operazioni, lontano all'incirca come la Tunisia, più di 500 mila uomini e 50 mila quadrupedi in tre mesi. Nel caso attuale si ha il vantaggio che le possibilità di sbarco son maggiori, disponendosi degli eccellenti porti tunisini, mentre in Albania vi erano solo degli approdi mediocrissimi. Lo svantaggio sta nel maggiore rischio poichè i sommergibili e gli aerei britannici nel Mediterraneo hanno oggi molto maggior buon giuoco per opporsi al passaggio. Però da parte nostra si dispone di mezzi di trasporto aerei molto superiori.

Mentre gli inglesi cercano di ostacolare i nostri trasporti marittimi, da parte nostra le forze aeronavali dell'Asse colpiscono incessantemente le linee di comunicazione marittime delle armate sbarcate, sia nel Mediterraneo che nell'Atlantico, con grandi risultati.

L'accrescimento delle nostre forze, in conseguenza degli sbarchi ha portato al tangibile risultato dell'ampliamento della nostra zona occupata la quale non solo comprende una vasta fascia costiera con tutte le principali città, ma si è estesa verso i punti occupati dagli avversari.

In un seguito di brillanti combattimenti, questi sono stati, infatti respinti più addietro nelle posizioni che avevano tenuto inizialmente, nelle valli provenienti dal territorio algerino.

Lo sgombro della Tripolitania è stato vivamente risentito dal pubblico italiano. Ma esso era inevitabile perchè il mantenimento di Tripoli — e cioè della linea dell'Altipiano, che sarebbe stato certamente possibile difendere — avrebbe obbligato però ad uno sforzo e ad un logoramento enormi, mentre in Tunisia si possono conseguire scopi *superiori* con uno sforzo *inferiore*.

Nostro scopo fondamentale è mantenere e rafforzare lo sbarramento attraverso il Mediterraneo che impedisce agli Inglesi di trasferire le loro forze verso e dal Medio Oriente. Questo scopo, come è ovvio, lo si raggiunge tenendo le due sponde del Canale di Sicilia assai meglio che non tenendone una, come abbiamo dovuto fare finora perchè la Reggenza era occupata dai francesi. L'Asse teneva e tiene inoltre la posizione di Creta, da cui minaccia l'altra strozzatura mediterranea, quella fra Creta e la Cirenaica. Il possesso della Cirenaica e della Marmarica completava l'azione aerea che è possibile svolgere da Creta; inoltre ci permetteva di far gravare una minaccia sull'Egitto.

Intrinsecamente considerata, la Cirenaica avrebbe dunque potuto venir attrezzata con funzione offensiva verso l'Egitto: la Tripolitania, invece, per la conformazione del suo territorio aperto verso occidente non poteva attrezzarsi che difensivamente. Essa è troppo eccentrica per

poter influire sullo sbarramento del Canale di Sicilia Pertanto, la sua difesa avrebbe avuto oggi uno scopo puramente territoriale e locale mentre i rifornimenti avrebbero dovuto venire per la via della Tunisia. In queste condizioni, è chiaro come il provvedimento adottato dai capi militari dell'Asse di raccogliere tutte le forze in Tunisia debba considerarsi *quanto mai opportuno e tempestivo.*

Come si prospetta la difesa della Tunisia? La Reggenza presenta due fronti, quello meridionale e quello occidentale: il primo ha un carattere geografico ben definito, il secondo è una semplice linea politica.

Il *fronte meridionale* è caratterizzato dalla strozzatura fra gli Sciott e il mare detto l'istmo di Oudréf immediatamente alle spalle di Gabès: essa è preceduta da un'altra stretta fra il Gebel Matmata e il mare ove i francesi avevano costruito una linea difensiva per opporsi ad una nostra eventuale avanzata dalla Tripolitania: tale linea è all'altezza del villaggio di Mareth. Davanti a questo duplice sbarramento si estende come uno spalto la pianura ondulata del sud Tunisino abitata dalla confederazione degli Ourghemma, tribù organizzate militarmente alla dipendenza del comando militare del Sud Tunisino che risiedeva a Mèdemine. La pianura ha gli stessi caratteri della Gefara occidentale tripolitana di cui è il prolungamento: in gran parte era anzi territorio di tribù tripolitane, usurpato dai Francesi prima del nostro stabilimento in Libia. Le montagne (Gebel Demeur, Gebel el-Abiod o Monti dei Ksur) sono aspre e di difficile percorso, più ad occidente si estende la regione delle grandi dune, impercorribile a mezzi automobilistici. Da questi brevi cenni emerge l'importanza della posizione di Gabès, importanza che si è rivelata più volte nella storia dell'Africa Settentrionale.

Il *fronte occidentale* presenta due sezioni, quella meridionale a cui non si accede, partendo dall'Algeria, che dal versante meridionale del grande massiccio berbero detto Gebel Aurès: le comunicazioni fanno capo alla regione mineraria di Gafsa e sboccano su Sfax e Sousse. È ovvio che qui non si possono svolgere che operazioni secondarie. La sezione settentrionale, più importante, è caratterizzata da grandi vallate in direzione sud ovest-nord est di cui le principali fanno capo alle valli della Miliana e della Megerda. Esse sono seguite ciascuna da una linea ferroviaria che segna una linea di operazioni e, nel caso nostro, una linea d'invasione.

La linea meridionale parte da Tebessa in Algeria e per les Salines si dirige su Pont du Fahs e Tunisi: su questa linea noi abbiamo conquistato importanti posizioni. La linea settentronale parte da Souk Ahras in Tunisia e per Souk el-Khemis e Tebourba giunge al bivio di Gedeida donde un ramo va a Tunisi e un'altro a Biserta: è questa la principale via di comunicazione con l'Algeria: essa era stata seguita dagli Inglesi che vennero appunto a farsi battere a Gedeida e Tebourba.

Il fronte occidentale è dunque *compartimentato dalle vallate*, in modo che le colonne d'invasione dall'Algeria debbono necessariamente procedere separate, e ciò può avvantaggiare un difensore manovriero.

In complesso, la struttura dei due fronti, occidentale e meridionale favorisce, come è ovvio, la difesa manovrata per linee interne.

Inoltre, la Tunisia, a nord est della linea fra Sfax e Bona si trova *nel raggio di azione* efficace della nostra aviazione della Sicilia e della Sardegna, vantaggio questo inestimabile che già, come si è visto, ha influito sulle decisioni degli avversari circa gli sbarchi.

STATO MAGGIORE REGIO ESERCITO - UFFICIO STORICO

È uscito il volume:

GUIDA BIBLIOGRAFICA DI CULTURA MILITARE

Pagine 330 - L. 20

Indispensabile agli ufficiali di tutte le Forze Armate e ad ogni cittadino desideroso di una solida cultura militare. Riguarda tutti i rami culturali, tecnici e professionali inerenti alle Forze Armate. Ripartita in sezioni, che vanno dalla storia dell'arte militare ai dizionari linguistici speciali, fornita di indici appropriati (analitico e dei nomi), di facilissima consultazione, segnala prevalentemente gli scritti pubblicati o ristampati nell'ultimo quarto di secolo, facendo seguire a ciascuno qualche nota illustrativa

Rivolgere le richieste al **MINISTERO DELLA GUERRA - Ufficio Pubblicazioni Militari - ROMA 13,** accompagnandole dal relativo importo, oltre le spese postali da valutarsi in media sul 20% dell'importo dell'ordinazione, salvo a farsi luogo alla restituzione della differenza inviata in più. Hanno diritto allo sconto del 35% gli ufficiali ed i sottufficiali delle forze armate in servizio ed in congedo che facciano regolare richiesta tramite il comando a cui appartengono o sono in forza

LA CAMPAGNA INVERNALE DI RUSSIA 1942-43

di * *

II. — LE OPERAZIONI DAL 25 NOVEMBRE 1942 AL 5 GENNAIO 1943

Nel dicembre 1941 l'eccezionale rigidezza della stagione aveva indotto il Comando germanico a sospendere le operazioni offensive e ad approfittare del periodo invernale per riorganizzare le proprie truppe e riprendere poi, al giungere della primavera, la marcia verso oriente. Così la linea di svernamento fu dovuta improvvisare laddove il freddo intenso aveva arrestate le truppe dell'Asse e non rispondeva perciò completamente alle esigenze di una robusta linea difensiva, per quanto si fosse cercato — con opportuni spostamenti — di aumentarne le possibilità di resistenza. Soprattutto le linee di comunicazione nell'immenso territorio conquistato durante le vittoriose operazioni dell'estate, non erano state ancora adeguatamente riorganizzate in modo da garantire il regolare e tempestivo svolgimento dei servizi logistici. La rete ferroviaria a scartamento diverso da quello europeo, il pessimo stato e la deficiente estensione di quella rotabile avevano costituito gravissimi problemi potuti risolvere soltanto parzialmente per la ristrettezza del tempo.

Di tale situazione aveva cercato approfittare il Comando sovietico iniziando una serie di violenti contrattacchi su diversi tratti del lungo fronte nella certezza di cogliere l'avversario in periodo di crisi. Sono stati illustrati a suo tempo su questa rivista gli avvenimenti dell'inverno 1941-42; in sostanza i sovietici, pur attaccando in forti masse fornite di ingenti mezzi e pur riuscendo in qualche punto a cogliere, a prezzo di sanguinose perdite, qualche positivo risultato tattico, non erano riusciti ad ottenere nessun successo di carattere strategico. Nel suo complesso la linea di svernamento, pur con le sue deficenze, grazie al valore e all'altissimo spirito di sacrificio delle truppe dell'Asse, aveva potuto resistere vittoriosamente alle dure prove del crudo inverno e ai reiterati tentativi di un nemico indubbiamente valoroso e tenace, deciso a tutto pur di riconquistare i territori perduti.

Per l'inverno del 1942-43 il Comando germanico, invece, aveva prevista una sosta durante i mesi più freddi e tempestivamente predisposta una linea difensiva che univa alle necessarie doti di resistenza le maggiori possibilità di benessere per le truppe che dovevano presidiarla; soprattutto erano state perfettamente organizzate le retrovie, così da garantire in ogni circostanza il regolare funzionamento di tutti i servizi.

Il Comando germanico non fu perciò colto di sorpresa quando quest'anno i sovietici, senza attendere la fine delle offensive dell'Asse nelle regioni di Stalingrad e nel Caucaso, iniziarono a loro volta poderose azioni sull'insieme del fronte, azioni tuttora in pieno sviluppo.

Il sistema difensivo organizzato dal Comando germanico non costituiva una linea continua, ma una profonda fascia di capisaldi disposti a scacchiera, e costituiti da elementi in cemento armato e ferro, muniti di numerose armi automatiche e di artiglierie, circondati da profondi fossi anticarro, con depositi interrati di munizioni e di viveri in modo da assicurare ai capisaldi stessi la massima autonomia e la possibilità di resistere anche se

STRADE RESE PRATICABILI PER LA STAGIONE INVERNALE MEDIANTE MASSICCIATE DI TRONCHI D'ALBERO

UN INGEGNOSO SISTEMA PER TRASPORTARE IL LEGNAME

completamente circondati. I capisaldi così organizzati furono designati con l'espressione «Igelstellungen», erroneamente tradotto in italiano «isole di resistenza», che dà più l'idea di una difesa passiva. Col richiamo all'istrice (Igel) che in caso di pericolo si avvolge su sè stesso affidando la propria difesa agli acuminati aculei, il termine «Igelstellungen» vuole indicare una vera e propria *tattica di difesa attiva* consentita appunto dalla particolare organizzazione dei capisaldi dai quali possono essere lanciate forti puntate offensive contro le colonne avversarie che eventualmente fossero riuscite a penetrare in profondità nella fascia difensiva.

Come vedremo più avanti, le misure del Comando germanico hanno poi dimostrata la loro efficacia ritardando lo svolgimento della complessa poderosa manovra iniziata dal comando russo in questo scorcio d'anno.

Molteplici erano gli scopi del Comando sovietico; tra l'altro:

annullare i vantaggi territoriali conseguiti dalle Potenze antibolsceviche durante le vittoriose offensive dell'estate 1942;

logorare le forze avversarie e non permetter loro di riorganizzarsi e prepararsi per nuove imprese al ritorno della buona stagione;

riaprire dirette comunicazioni tra la Russia ed il Caucaso per poter poi sbarrare ai germanici la strada verso le importanti regioni petrolifere di Grozni e di Bacu;

concorrere indirettamente alle operazioni iniziate dagli anglo-americani nell'Africa settentrionale impegnando le forze antibolsceviche in duri combattimenti per non consentir loro spostamenti verso occidente.

I preparativi per le progettate operazioni non erano però sfuggiti all'osservazione aerea dell'Asse che fin dai primi di novembre aveva segnalati intensi movimenti nelle retrovie avversarie e forti ammassamenti di truppe e di mezzi in determinati settori. Invero i rossi avevano fatto il possibile per occultare i loro preparativi eseguendo gli spostamenti di notte, frazionando il più possibile le colonne, facendo loro percorrere le vie di comunicazione meno importanti e ricorrendo largamente al mascheramento; ma tutto ciò risultava inutile; il Comando germanico poteva seguire giorno per giorno quanto avveniva nel campo nemico, mentre l'aviazione da bombardamento con diuturne violente azioni a massa, provocava sensibili vuoti tra le truppe sovietiche e ingenti perdite di materiale. Contemporaneamente adottava tutte le misure necessarie per poter fronteggiare al momento opportuno i tentativi nemici su qualunque tratto del fronte venissero attuati.

La grande controffensiva sovietica si sviluppava nella terza decade di novembre e per tutto il dicembre in due fasi distinte; durante la prima venivano attaccati quasi contemporaneamente i fronti meridionale e centrale, nella seconda invece, pur perdurando la pressione nei settori già investiti, lo sforzo principale veniva esercitato con poderose masse sul medio Don, nella speranza che l'avversario già duramente impegnato nelle violente offensive precedenti, avesse esaurite le proprie riserve e non fosse più in grado di fronteggiare la nuova iniziativa che doveva evidentemente costituire la fase principale della complessa manovra ideata dal Comando sovietico.

Prima fase. — Il 20 novembre, come si è detto, la controffensiva russa sul fronte meridionale aveva inizio. Logico e rispondente alla situazione il piano strategico: partendo dal vertice della grande ansa del Don e precisamente dalla regione di Serafimovic, puntare risolutamente su Rostov per recidere alla base il grande cuneo formato dal fronte dell'Asse in direzione dei due gomiti del Don e del Volga, per isolare così le forze germaniche operanti nel Caucaso. Contemporaneamente altre azioni offensive dovevano essere sferrate a nord-ovest e a sud-ovest di Stalingrad e nella stessa città, partendo dalle ultime posizioni ancora in possesso dei rossi; a nord-ovest di Stalingrad si doveva tentare di infrangere lo sbarramento difensivo germanico tra Don e Volga, mentre a sud-ovest della città, travolte le linee tedesche nella steppa dei Calmucchi le truppe bolsceviche avrebbero dovuto puntare in direzione di Kotelnikovo per interrompere la ferrovia Rostov-Stalingrad. La riuscita di questo piano non solo avrebbe portato alla riconquista della città tanto contrastata, del corridoio tra Don e Volga e all'accerchiamento di tutte le truppe antibolsceviche operanti nell'ansa del Don, ma anche al completo isolamento delle unità dell'Asse operanti nel Caucaso.

Precedute da un'intensa preparazione di artiglieria, il 20 novembre numerosissime unità corazzate si lanciavano contro le posizioni dell'Asse seguite da grandi masse di fanteria; l'attacco si prolungava asprissimo nei giorni seguenti, continuamente alimentato da nuove riserve per colmare i larghi vuoti che l'efficace difesa produceva nelle colonne attaccanti. Per tutto novembre i sovietici non riuscivano però ad ottenere nessun risultato positivo; soltanto ai primi di dicembre, a prezzo di gravissime perdite, potevano incunearsi tra le posizioni fortificate germaniche nell'ansa del Don e tra Don e

Volga; però le colonne corazzate, riuscite a penetrare alquanto profondamente nel dispositivo difensivo dell'Asse, non potevano esser seguite dalle fanterie impegnate in duri combattimenti intorno a capisaldi germanici di prima linea che pur circondati continuavano a difendersi tenacemente.

Il successo tattico iniziale non poteva così essere immediatamente sfruttato, il che favoriva lo sviluppo delle contromisure adottate dal Comando tedesco tendenti a rallentare in tempo lo slancio offensivo dei rossi.

Il successo più importante i rossi riuscivano a conseguirlo fra Don e Volga con l'investimento di Stalingrad. Ma dal 20 al 30 novembre i bolscevichi perdevano 1172 carri armati.

Se nell'ansa del Don e tra Don e Volga i bolscevichi a prezzo di perdite gravissime erano riusciti a progredire attraverso le posizioni avanzate germaniche, nella steppa dei Calmucchi la loro offensiva era stata in questa prima fase contenuta, anzi le colonne motorizzate tedesche, passate decisamente al contrattacco, avevano potuto avanzare profondamente nelle retrovie avversarie infliggendo ai nemici gravissime perdite; tra l'altro erano stati distrutti centri logistici e numerose officine mobili per la riparazione di carri armati. Con l'organizzazione di tali officine il Comando sovietico aveva voluto rimediare alla perdita delle grandi fabbriche di Stalingrad e alla impossibilità di inviare i carri danneggiati fino ai lontani stabilimenti organizzati molto ad oriente del Volga e nei lontani Urali. Dai primi di dicembre in poi la reazione dell'Asse andava man mano accentuandosi, tanto che non solo potevano esser contenuti i ripetuti attacchi avversari sempre rinnovati con estrema violenza, ma si potevano riconquistare alcune posizioni.

Il 25 novembre e cioè cinque giorni dopo l'inizio delle operazioni sul fronte meridionale, i rossi sferravano anche un secondo, poderoso attacco nel settore centrale e precisamente a nord-ovest di Mosca, su un fronte di 230-250 chilometri, da Toropez a Kalinin, con l'evidente obiettivo di sfondare il centro della linea dell'Asse il cui cardine è costituito dalla regione di Rscew, a metà distanza tra le due predette località, in modo da respingere verso occidente le forze germaniche, riconquistare la linea ferroviaria Vitebsk-Smolensk e dar così maggior respiro alla difesa di Mosca. Anche questa azione veniva iniziata con ingenti forze: 14 divisioni e 4 brigate di fanteria, 3 divisioni di cavalleria e 14 brigate corazzate.

Malgrado la violenza dell'attacco, i rossi non potevano conseguire nessun successo.

I combattimenti si prolungavano così fino ai primi di dicembre, quando il Comando sovietico, fallito l'attacco frontale, faceva convergere il massimo sforzo verso occidente nella regione di Velikie Luki, nodo ferroviario e stradale di notevole importanza a circa 60 chilometri ad ovest di Toropez; con ciò mirava a travolgere la sinistra avversaria per poi prendere di rovescio tutta la fascia difensiva da Toropez a Kalinin. Anche questo tentativo si infrangeva di fronte alla valida resistenza delle truppe germaniche che passate il 7 dicembre al contrattacco riuscivano a chiudere in una sacca nella regione di Bjely, a sud-est di Toropez, ingenti forze rosse che con azione metodica venivano il 16 completamente distrutte, malgrado i loro disperati tentativi per liberarsi alla mortale stretta. Fallivano ugualmente azioni diversive sferrate allo stesso scopo più a nord, nella regione del lago Ilmen, nelle regioni di Rscew e di Voronez; tra questi ultimi notevole quello dell'11 dicembre nel settore di Rscew e che costava ai rossi la perdita di oltre 300 carri armati in soli due giorni di combattimenti.

Le gravissime perdite dei sovietici nella sacca di Bjely e soprattutto l'altissima percentuale dei morti in confronto dei prigionieri (4200 prigionieri contro 12.000 morti) e la notevole quantità di materiale distrutto (542 carri armati, 447 cannoni e oltre 1000 automezzi) stavano a dimostrare l'accanimento col quale si era combattuto dalle due parti; accanimento caratterizzante del resto tutti i combattimenti che dal 20 novembre si svolgono su quasi tutto il vastissimo fronte orientale; dal 1° al 10 dicembre i rossi perdevano altri 1262 carri armati.

Seconda fase. — Fallita l'offensiva iniziata il 20 novembre nell'ansa del Don, il Comando sovietico pur continuando nelle azioni di carattere diversivo nei settori centrale e settentrionale, particolarmente contro il caposaldo di Velikie Luki e a sud del lago Ilmen, decideva di attuare un nuovo, potente sforzo nel settore meridionale un poco più ad ovest del precedente, partente cioè dalla regione a nord di Bogutshar; la nuova offensiva avrebbe dovuto seguire la direttrice costituita dalla ferrovia Voronez-Millerovo-Kamensk-Rostov. Ancora una volta però il Comando germanico non era colto di sorpresa. Già durante la prima decade di dicembre si erano verificati tentativi dei rossi di passare il medio Don nel tratto presidiato da truppe italiane approfittando del congelamento che permetteva il transito dei mezzi corazzati; questi tentativi erano andati poi man mano aumentando di intensità e di frequenza per

AUTOCARRI TEDESCHI TRASFORMABILI IN LOCOMOTORI SULLE STRADE FERRATE RUSSE

assumere l'11 il carattere di un attacco condotto con estrema decisione e con mezzi di eccezionale importanza ed esteso poi anche ai settori vicini presidiati da unità germaniche e ungheresi. Soltanto il 20 però e cioè dopo otto giorni di durissimi combattimenti, i rossi riuscivano a prezzo di perdite molto gravi ad operare una frattura nelle posizioni difensive avanzate dell'Asse. Il Comando germanico per evitare possibili aggiramenti, ordinava il ripiegamento su posizioni arretrate costituenti la cosidetta «Riegelstelung», cioè «linea di sbarramento» da tempo organizzata, ed appoggiata a fortissimi capisaldi di resistenza; nel frattempo reparti rimasti sulle posizioni avanzate continuavano a difendersi tenacemente. L'organizzazione della linea difensiva in settori di resistenza a compartimenti stagni, il valore e la tenacia dei difensori, non consentivano per il momento ai rossi ulteriori progressi malgrado i reiterati loro tentativi di incunearsi ancor più profondamente tra gli elementi difensivi della linea di sbarramento, così come era loro riuscito sulla linea avanzata.

Le truppe tedesche, italiane e ungheresi frenato così l'impeto offensivo delle armate di Timocenko, passavano poi al contrattacco riconquistando nei giorni di Natale e di S. Stefano parte del terreno dovuto abbandonare nei giorni precedenti.

Il complesso di tutte queste azioni e controazioni, che proseguite violente per tutto dicembre continuavano ancora ai primi di gennaio 1943, creavano su tutto il vasto teatro di questa complessa e grandiosa battaglia, una situazione apparentemente confusa.

Gravissime le perdite subite dai sovietici: dal 10 al 31 dicembre essi avevano perduto altri 2260 carri armati.

Le operazioni nel Caucaso. — Dal 20 novembre a tutto dicembre non si verificavano in questo settore grandi avvenimenti, date le condizioni climatiche particolarmente avverse nella regione, ma soltanto sporadiche azioni locali ad iniziativa delle due parti. I sovietici tentavano di migliorare la propria situazione nell'alto Terek e soprattutto nella regione di Tuapse, ove si riprometTevano la riconquista dei passi montani che sboccano nella stretta fascia costiera. Tutti questi sforzi risultavano però infruttuosi. Fra le varie iniziative sovietiche degne di menzione sono due tentativi di sbarco effettuati nelle notti sul 15 e 16 dicembre e sventati dalle truppe tedesco-romene. Da parte germanica invece fortunate operazioni portavano alla conquista di importanti posizioni fortificate e particolarmente al consolidamento del possesso della regione petrolifera di Maikop contro ogni possibile ritorno offensivo dei rossi. Anche queste azioni erano caratterizzate dalla violenza accanita dei combattimenti.

Ai primi di gennaio, dopo oltre quaranta giorni di duri combattimenti il Comando sovietico non era riuscito ancora a raggiungere nessuno degli obiettivi strategici che si era prefissi; le truppe antibolsceviche erano riuscite fino a quel momento a contenere i tentativi nemici o a frazionare e impegnare in sanguinosi e logoranti combattimenti le sue colonne corazzate nella fascia di terreno compresa tra le posizioni avanzate e la linea di sbarramento arretrata laddove esse erano riuscite a incunearsi tra i capisaldi della prima linea. In complesso se ai primi di gennaio il Comando sovietico dimostrava di avere ancora a disposizione forze e mezzi per persistere nei suoi tentativi di sfondamento e di irruzioni in profondità per raggiungere i prefissi lontani obiettivi strategici, il Comando germanico dava prova di essere sempre in grado di controllare gli ulteriori sviluppi della battaglia secondo un chiaro e ben definito concetto strategico. In sostanza si stava ripetendo, seppure su scala maggiore, la stessa situazione dell'inverno passato. Anche allora alla poderosa controffensiva iniziata dai rossi nel dicembre 1941 nel settore centrale ed estesasi poi a nord nella regione dei Valdai e a sud nel bacino del Donez e nella regione di Tangarog, il Comando germanico aveva opposto in un primo tempo una tattica improntata di massima ai criteri di una difesa attiva; sol anto dopo oltre due mesi di aspri combattimenti sviluppatisi con temperature che raggiungevano i 40-50 gradi sotto lo zero, la reazione tedesca andava sempre più affermandosi raggiungendo il suo culmine all'epoca del disgelo, quando, in seguito a vittoriose azioni, poteva riconquistare gran parte del terreno dovuto inizialmente abbandonare.

È logico perciò prevedere che anche quest'anno la battaglia si prolungherà nei mesi venturi; i sovietici tenteranno di raggiungere ad ogni costo il loro più importante obbiettivo, cioè la linea Voroscilograd-Rostov per dividere il fronte meridionale in due tronconi. Ma si può nutrir fiducia che la vittoria sarà ancora una volta il premio della tenacia e del valore delle forze antibolsceviche.

La fortificazione permanente e campale nella guerra di RUSSIA

del colonnello del Genio BRUNO CAPPUCCINI

1) Da quando questa seconda guerra mondiale è scoppiata, la critica militare non ha più avuto un attimo di requie.

Si è infatti parlato (e tuttora si continua a straparlare) su una grande quantità di argomenti contingenti, quantunque la nostra generazione si trovi un po' troppo sotto al quadro della conflagrazione in atto, per poterne convenientemente apprezzare le più delicate sfumature.

Fra tanta discordia di opinioni, v'è però un punto su cui non si può dissentire: quello relativo alla facilità con la quale la maggior parte degli autori rimanipola una critica di seconda mano, attinta a fonti che son poi sempre le stesse.

In una parola, il fenomeno che maggiormente impressiona lo studioso di cose militari, è (specialmente nel campo anglosassone, che pure andava per la maggiore) un'assoluta mancanza di originalità.

Non può esservi, ad esempio, nulla di più penoso che il sentir dire — tramite radio Londra — ad un Sir Hubert Gough che le operazioni americane in Tunisia sostano perchè i francesi trascurarono, a tempo debito, l'impianto di ottimi collegamenti telegrafonici, tanto in Algeria quanto nel Marocco. E questo come se un corpo di spedizione che si rispetti, debba presupporre di trovare, ovunque si rechi, tutto quel che la sua guerra richiede!

Nè è a dire che di artisti simili al predetto battutissimo condottiero (passato con armi e bagagli alla « Reuter » dopo il suo tragico debutto come generale d'Armata) la Gran Bretagna, fortunatamente, difetti!

Prova ne sia che, tanto per dirne una, il famoso critico canadese Mac Geackie, ha scoperto che i russi combattono bene d'inverno perchè sono abituati al freddo. Il che lascerebbe supporre che, in quel di Pietroburgo o di Mosca, vi sia anche il pericolo di morir dal caldo in dicembre. Ma lasciamo pure da parte tutti questi argomenti di poco rilievo, per esaminarne uno di notevole interesse quale può esser quello relativo alle speciali forme di fortificazione costituenti l'oggetto del presente saggio.

2) In tema di fortificazioni, gli avvenimenti contingenti hanno sfatato una infinità di credenze ma, in compenso ne hanno create anche delle nuove. Nel complesso però, la ristretta cerchia di autori dalla quale dipende tanto la pioggia quanto il bel tempo, accenna a propendere verso una dichiarazione di fallimento dei sistemi fortificatori sino ad oggi professati. Ciò posto, non è da credere che il modesto redattore di queste frettolose note, voglia impancarsi a correttore della media delle opinioni, al solo scopo di procacciarsi quella tal rinomanza che il mondo accorda sempre, sia pure momentaneamente, a chiunque dimostri di sapere andar contro corrente. Nemmeno per idea!

Il redattore stesso non si prefigge invece altra finalità se non quella d'intrattenere il benevolo lettore sugli insegnamenti che l'odierna campagna di Russia sembra offrire, in tema di sfruttamento del terreno a scopo strategico e tattico.

E basta. Tanto più, al momento di tirar le somme, le conclusioni verranno riservate a chi legge, mentre chi scrive, pago d'aver messa sul tappeto la questione, si metterà bellamente da parte.

3) Una delle più accreditate fonti dottrinarie del secolo scorso (il **"Dizionario militare ,,** del colonnello Gregorio Carbone; edizione Vercellino, Torino 1863) qualificava la « fortificazione » come « l'arte di munire, riparare, afforzare, render forte un luogo, una fortezza, un esercito, con macchine, opere, armi, genti; insomma con qualsivoglia difesa ».

Come si vede, la predetta descrizione non fa una grinza, anche se dopo averla appresa si può essere indotti a confessare di saperne meno di prima. In ogni modo, qualora vogliasi rammentare che, perfino gli uomini di Neanderthal, di Crò-Magnon e di Saccopastore si dettero ad accumular macigni davanti alle loro caverne, per ripararsi dalle belve e dalle offese avversarie, è facile supporre che la fortificazione stia ai mezzi dell'attacco come lo scudo sta alla lancia.

Dato però che il ricorso a tempi così vetusti può indurre anche i pochi che ci han seguito finora a ritirarsi sull'Aventino, avvertiamo subito d'esser disposti a far loro la grazia di sorvolare sulle prime forme di appiglio al terreno, rappresentate dai famosi forti a cinta continua. Nè ci attarderemo a descrivere altre realizzazioni del genere, a costo di passar sotto silenzio l'adozione delle opere staccate, poste a sussidio di quelle principali, allorquando occorse sottrarle dal fuoco di artiglierie a più lunga gittata ed all'azione dirompente di proiettili ad alto esplosivo. E, per finire, eviteremo altresì di accennare ai criteri cui devesi l'estensione dei concetti relativi ai rafforzamento di una semplice località a quelli concernenti la messa in stato di difesa di intere zone (campi trincerati) munite di opere in cui il calcestruzzo sostituì, man mano, l'ordinario terrapieno.

4

Al riguardo, giova chiarire però che, anche queste ultime sistemazioni, il più delle volte non ressero alla insidia dell'aggiramento, pur non mancando nemmeno il caso di Verdun, le cui ridotte, di vecchio modello ma utilizzate alla stregua di procedimenti tattico-tecnici assolutamente nuovi, ressero fino all'ultimo, anche perchè i mezzi d'offesa impiegati dai tedeschi nel 1916 non ragguagliarono in potenza quelli del 1941.

Qui giunti (con un po' di fiato grosso, perchè la corsa è stata davvero vertiginosa) possiamo trarre un sospiro di sollievo, dal momento che quanto appare al nostro sguardo appartiene all'epoca presente e partecipa alla costituzione di paesaggi abbastanza noti.

E ciò perchè le predette remote visioni sfumano nitidamente, ormai, in quella relativa all'attuale conflitto, che vede fra di loro in competizione i due opposti principi:

dell'offesa ad oltranza insito negli eserciti d'élite propugnati dal Von Seckt, cui forse non balenò nemmeno in mente, in tutta la sua interezza, la tremenda potenza dei più recenti mezzi dell'attacco;

della difesa ad ogni costo, proclamato da Andrea Maginot, le cui follie perdettero la Francia, oltre a portare alla rovina gli altri stati satelliti.

Senonchè, tanto per tagliar corto a tanti voli pindarici, sembra già di sentire che più d'un lettore tende a rimetterci in carreggiata.

Per conseguenza, non resta che bruciar le tappe col richiamar la comune attenzione sul fenomeno fortificatorio del tutto contemporaneo, relativo alla costituzione di quei tali sistemi di « linee fortificate » che ebbero immediatamente a succedere ai « campi trincerati », dei quali già parlammo. Frattanto, che cosa deve intendersi per linea fortificata?

Evidentemente quello che Andrea Maginot s'illuse d'eternare nel cemento. Vale a dire il ravvicinamento di tanti campi trincerati, accompagnato dalla soppressione delle già interposte cortine. Il che induce a concepire la nuovissima realizzazione come un dilagamento in estensione degli antichi procedimenti inteso ad impedire che i raggruppamenti isolati di opere cadessero per aggiramento. Occorre dir subito però che lo stesso significato letterale della parola « linea » esclude senz'altro il criterio della « profondità ».

Tanto è vero che, quando si parla di «campo», si accenna implicitamente ad una superfice, mentre con l'allusione ad un «luogo di punti» (sia pure « pesanti » al pari di altrettanti campi trincerati) si inclina a designare un qualche cosa che, in rapporto allo sviluppo, può dirsi senza spessore. E qui sta appunto il nocciolo della questione.

4) Breve ma succosa istoria delle linee fortificate, durante la seconda guerra mondiale:

a) Westenplatte. — È la prima ad essere attaccata nel 1939. Regge un poco più delle altre fortificazioni polacche. Ma, con tutto ciò, è travolta dopo pochi giorni dall'inizio dell'attacco. Motivo: insufficienza ed eccessivo diradamento delle opere singole che, abbandonate a sè stesse, non si dimostrano all'altezza della situazione.

b) Fortificazioni norvegesi. — Poco è da dire a questo proposito. A Narwik, Andasnels, Trondheim e lungo il solco del Glommen, soltanto poche opere campali debitamente integrate da efficaci interruzioni, offrono un certo appiglio al difensore.

c) Campi trincerati olandesi e linea belga Re Alberto. — Ambedue queste imitazioni della Maginot, disilludono completamente. La seconda poi è schiantata con rapidità addirittura imprevedibile, in corrispondenza della sua maggior cerniera. Vale a dire ove sorge la munita fortezza d'Eben Emael. A tanto annuncio, il mondo trasecola e si perde in discussioni, in luogo di pensare ad una nuova tecnica dell'attacco, agli effetti della sorpresa ed al rapidissimo collasso morale dei difensori.

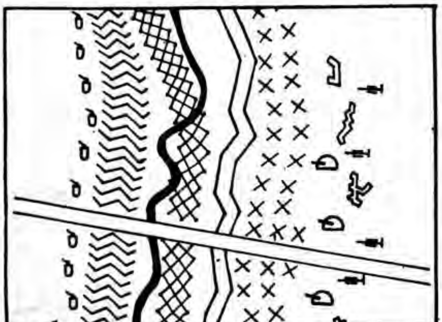
d) Linea Maginot. — Ha il merito di esser costata dieci anni di lavoro a 20.000 operai e fior di miliardi alle finanze nazionali.

Resiste validamente fino a che non è attaccata; ma, non appena i tedeschi vi si gettan contro, cede in appena tre settimane. Ascoltare per credere, le tragiche vicissitudini del forte numero cinque. Cause del disastro: quelle enunciate al precedente paragrafo, con l'aggiunta di una rilevante deficienza in profondità di tutto il sistema.

e) Linea Weygand. — Comprende una serie di fortificazioni campali di facile costruzione. Ma, in compenso, non regge affatto. Motivo: le sue fortificazioni improvvisate si addimostrano del tutto sproporzionate all'efficienza dei mezzi dell'attacco, pur non risultando facilmente riproducibili.

f) Linea di Sigfrido. — Non ha storia. Notisi però che se i tedeschi furono in grado di attaccare la Polonia, senza temere un intervento francese, ciò devesi con ogni probabilità allo spauracchio del Westwall, con le sue 22.000 opere a scacchiera, cui attesero per un anno intero 500.000 lavoratori, giornalmente riforniti di materiali ad opera di 15.000 autocarri e di 8000 vagoni ferroviari,

SCHEMA DI SBARRAMENTO STRADALE



g) Linea Metaxas. — Vedi, con qualche leggera variante, quanto già detto per la Maginot.

h) Linea di Stalin. — Fin dai primi di luglio del 1941, venti dei suoi fortini cadono in mano tedesca. E il 13 dello stesso mese è sorpassata in più punti.

5) Alla stregua delle predette risultanze, il critico avventato o di seconda mano, non di rado impegna i fogli che comunque gli danno asilo, con dichiarazioni di questo genere: « la fortificazione ha fatto il suo tempo! ». In effetti però, una simile affermazione non può che apparire prematura o per lo meno meritevole di ricorso in appello. Non è chi non veda infatti come il tramonto di un sogno pari a quello accarezzato dai francesi, debba consigliare una certa moderazione. Ma è anche vero che, prima di condannare a morte la fortificazione, occorre distinguerne prima forma da forma (« permanente », « campale », ecc.) onde accordare a qualcuna di esse le attenuanti di rito.

In proposito, è bene ricordare che la stessa guerra di Spagna, ebbe già ad accennare ad un qualche cosa di nuovo, sia in rapporto all'opera svolta dai famosi « dinamiteros » asturiani, sia in relazione all'attacco ed alla difesa degli abitati costituenti il ridotto della celebre « Città universitaria ». Dato però che, allo stato delle cose, manca il tempo mentre la via lunga ne sospinge, vedremo di cavarcela alla meno peggio, con l'affermare che molte delle organizzazioni alle quali è stato fatto cenno, caddero unicamente perchè l'efficienza dei mezzi d'attacco impiegati per l'occasione, sorpassò di gran lunga quella relativa ai materiali ed ai procedimenti adottati dalla difesa. In particolare, la rottura di talune linee fortificate può essere attribuita:

a) agli aerei, cui spetta il merito di avere allungato enormemente il braccio d'azione delle bocche da fuoco, e di aver consentito l'impiego di artifizi contenenti una enorme quantità di esplosivo. (Al riguardo giova tener presente che un proiettile da 420 non ne racchiude che 90 chilogrammi, mentre le più grosse bombe ne contengono perfino più di 2000!);

b) all'aumento di gettata ed alla motorizzazione delle artiglierie, le quali possono, in dipendenza del conseguito maggior grado di mobilità, spingersi sotto alle opere fortificate, oggi molto più che in passato;

c) all'opera di smonto della quale gli odierni carri son capaci.

Questi son dunque i tre attori nuovi del vecchissimo dramma, cui la fortificazione permanente deve in gran parte i colpi proditoriamente infertile dalla Wehrmacht, fra Schelda e Mosa, in Polonia, in Francia, sul Reno e sul Nistro. Ma, a proposito del Nistro, dimenticavamo di dire che proprio in Russia la materia considerata ha avuto applicazioni assolutamente nuove. Tanto nuove da giustificare, per lo meno in parte, l'essenza delle argomentazioni inflitte al paziente lettore, col presente articolo.

FORTIFICAZIONI NEL SETTORE NORD

FORTIFICAZIONI COSTIERE DEL SETTORE SUD

6) Dovendo accennare alle modalità con le quali i bolscevichi si sono ancorati al terreno, tanto il profano quanto l'esperto con poca esperienza ritengono in buona fede che non occorra dir altro che questo: « linea di Stalin ».

Viceversa, quest'ultima cabalistica locuzione non dice tutto, soprattutto perchè in nessun teatro di operazione, la fortificazione permanente è andata, come alla fronte russa, indistintamente sfumando in speciali organizzazioni semipermanenti o campali.

Dimodochè assai difficile appare ancor oggi il discernere, nella fattispecie, le nervature principali da quelle di secondo e di terzo ordine.

Ne consegue perciò che il tema in discussione va considerato alla stregua di queste tre materie:

fortificazione permanente;

fortificazione campale;

creazione e valorizzazione degli ostacoli naturali ed artificiali.

La fortificazione permanente alla fronte russa

7) Non è affatto facile a spiegare, in rapporto al territorio in cui essa ha inizio e fine. È noto infatti che, a differenza di quanto già praticarono i francesi, i bolscevichi non

TIPO DI FORTINO IN CEMENTO

han fatto che sviluppare, di giorno in giorno, in profondità, le loro originarie organizzazioni. Cosicchè quello che, in relazione ai suoi requisiti di spettacolare complessità, costituì fine a sè stesso dal Reno alla Mosa, non rappresentò in Russia che un

BUNKERS COSTRUITI IN CRIMEA

punto di partenza per ulteriori diuturni sviluppi e per l'appoggio da conferire ad organizzazioni intermedie; a carattere improvvisato. Il che è come dire che quanto normalmente designasi con l'appellativo generico di « linea di Stalin », altro non è che la

FORTINO DELLA CINTURA DI PIETROBURGO

crosta, ovverosia la corteccia, di una enorme « fetta fortificatoria » nella quale le opere permanenti dislocate ad oriente della linea marginale e fra i grandi campi trincerati retrostanti, costituirebbero i « semi » che l'interposta « polpa campale » manterrebbe aderenti al complessivo sistema. Ciò premesso, vediamo di dir qualcosa sul predetto contorno marginale; vale a dire sulla linea di Stalin propriamente detta.

8) Come è noto, sia la prima guerra mondiale, sia quelle che ebbero a susseguirsi di poi, privarono la Russia dei suoi antichi confini e, pertanto delle fortificazioni permanenti ivi predisposte. Lo stesso dicasi per le frontiere della Carelia, in rapporto al conflitto con la Finlandia. Per conseguenza la questione della organizzazione permanente del terreno, incominciò ad essere agitata in Sovietia, in occasione del primo piano quinquennale, nella quale epoca andavan per la maggiore le idee del Maginot. Senonchè, non disponendo Mosca di quanto occorreva per così laute applicazioni su 1800 chilometri di fronte, le concezioni fortificatorie per l'occasione seguite, non tardarono ad adeguarsi a quelle tedesche, nonchè al terreno ed alla psiche del combattente di Russia. Nacquero così le prime « zone fortificate » intese a sbarrare, a partire dal 1931, le più probabili vie d'invasione, lungo le direttrici di Pietroburgo, di Mosca e di Kiew.

In seguito il sistema di cui trattasi, concepito ed attuato da un tal Pivarov, ingegnere molto vicino al Dittatore rosso, prese il nome di quest'ultimo ed assunse lo sviluppo segnato del grafico.

Avuto riguardo alla sua estensione, nonchè alle difficoltà tecniche cui si andò incontro, il sistema stesso rivestì caratteristiche degne di nota, come degno di mensione è il segreto del quale il tutto fu circondato, a partire dal 1938.

Segreto che non può dirsi, ancor oggi, completamente diradato, sia perchè i tedeschi son poco loquaci, sia in considerazione pel fatto che molti dei particolari più interessanti son sempre poco noti.

Soggiungesi che, non appena nel 1938 la situazione politica europea ebbe ad acuirsi, i sovietici provvidero subito a potenziare la linea di Stalin, accrescendone la profondità e chiudendone i varchi.

All'epoca predetta, già 4200 opere risultavano in perfetta efficienza, mentre molte altre trovavansi in via di ultimazione.

Inoltre, iniziandosi nella primavera del 1941 le operazioni di radunata, i vari lavori di fortificazione, rimasti in sospeso durante la guerra di Polonia, ripresero nuovo vigore, mediante impiego delle truppe in posto, oltre che delle popolazioni già civilmente mobilitate.

Perciò, in ognuno dei settori difensivi della fronte settentrionale, i diversi progetti trovarono febbrile attuazione, poichè la mano d'opera borghese, maschile e femminile, venne sottoposta a turni di lavoro talvolta non inferiori alle 14 ore.

Contemporaneamente, altri provvedimenti del genere vennero adottati in retrovia (2ª e 3ª linea) ed in corrispondenza delle maggiori zone fortificate, per quanto ha tratto allo sbarramento delle più pericolose provenienze. Si trattò, in questo caso, di fortificazioni « improvvisate » abilmente addossate ad importanti linee fluviali, e sempre affidate a maestranze non militari, per quanto poste alla dipendenza di ufficiali.

Ciò premesso, il cortese lettore vorrà consentirci di tentare la ricostruzione (che richiederà molto probabilmente la stessa pazienza di solito in possesso dell'archeologo) della già citata cinta fortificata. Cinta che, tanto per incominciare, non corrisponde affatto ad una linea, ma bensì ad una vera e propria fascia variamente profonda.

Tale sistemazione marginale corrisponde — come è noto — al limite occidentale del macchinoso complesso fin qui accennato.

Detto limite risultò più consistente che altrove nel tratto che i tedeschi trovarono già ultimato fra il Golfo di Finlandia e Pskow.

Tocca infatti i cinque chilometri a Polozk, per diminuire notevolmente altrove; per esempio in Bessarabia.

9) In continuazione della linea di Stalin, debbono essere considerate anche talune fortificazioni costiere, i cui piani agevolmente denunciano una tecnica di prim'ordine, attuata in tempi davvero sorprendenti.

Al riguardo, diremo che verso nord, i centri fortificati del Baltico abbracciarono le località di Hangö, Kronstadt, Tallin, Ibern e Libau. In origine, le località stesse accoglievano soltanto vecchie opere che, in luogo di esser radiate, vennero utilizzate per la difesa contraerea ed ai fini della simulazione, a favore di nuove costruzioni il cui fronte a terra finì con l'esser guarnito ad opera di appostamenti e di batterie campali. Da notare: i rafforzamenti interessanti le isole di Dagö e di

Osel, nonchè il golfo di Riga, la foce della Drina e gli isolotti fortificati fra le coste della Finlandia e la terra di Ingerman. Nel mar Bianco e nel Mar Glaciale, furono inoltre sistemate a difesa le isole dei Pescatori, l'imbocco della baia di Cola ed i porti di Poljarnoje Murmansk ed Arcangelo.

L'importanza di queste basi risultò poi accresciuta dall'avvenuto congiungimento dei due mari, sia ad opera delle ferrovie, sia mediante il taglio del canale di Stalin, inaugurato nel 1934.

In ultimo, ricordiamo le fortificazioni dello scacchiere meridionale, quelle di Sebastopoli, di Odessa e delle coste caucasiche, intorno alle quali i sovietici mantennero, per lungo tempo, il più scrupoloso segreto.

10) Visto così il margine anteriore del complesso fortificatorio volgarmente noto sotto il nome di Stalin, troviamo che non è altrettanto facile l'individuarne quello posteriore. Al riguardo, non sembra però del tutto azzardato il supporre che quest'ultimo debba passar dietro ai più importanti campi trincerati (Pietroburgo - Mosca - Stalingrado). In tale ipotesi, anche senza accettare i dati di profondità enunciati dagli americani, sempre in vena di scherzare (400 miglia) appare logicamente ammissibile una media di 200 chilometri.

Con ciò, non devesi affatto pensare che un territorio di tanta estensione debba intendersi egualmente rafforzato in ogni sua parte.

Sembra invece che, a partire da occidente, la sistemazione difensiva vada man mano diluendosi fino ad acquistar di nuovo compattezza e colore nelle adiacenze dei campi trincerati retrostanti.

Nell'interno della zona fortificata, esistono infine numerosi altri caposaldi in calcestruzzo, il cui compito è quello d'interdire il movimento su determinate direttrici.

A questa ossatura permanente, se ne ricollega poi — come già sappiamo — un'altra di carattere campale, la cui realizzazione deve esser vista in funzione di situazioni e di esigenze verificatesi in prosieguo di tempo.

Ne consegue che, in rapporto all'insieme, l'ossatura permanente deve esser vista alla stregua di una triangolazione di prim'ordine, suscettibile di successivi raffittimenti. In sostanza, le fortificazioni sovietiche, al contrario di molte altre, risultarono modernissime all'inizio della guerra, perchè le più vecchie di esse non avevano dieci anni di vita.

Ciò posto, vediamo di dare un rapido sguardo ai particolari costruttivi e d'impiego delle diverse sistemazioni.

11) Le « direttive per le zone fortificate » del 1938, essenzialmente previdero la creazione di gruppi di caposaldi, con pareti aventi uno spessore medio di due metri e grandi possibilità di fuoco fiancheggiante, magari ad opera di antistamenti campali.

I caposaldi stessi, ebbero fin dall'inizio un tracciato a giro d'orizzonte, consono alla mentalità ed alla tradizione russa.

I loro compiti si riassunsero nella interdizione delle vie d'infiltrazione, anche quando si trattò di operare in terreni impercorribili, come quelli delle paludi del Pripet.

Se è vero perciò che i sovietici non inventarono nulla di nuovo, è anche certo che i loro sistemi di moltiplicazione degli organi e delle funzioni, contribuirono a rendere enormemente subdole le caratteristiche reattive delle varie opere di difesa, che risultarono anche più fitte verso Nord. E fu appunto all'estremo di quel settore che i tedeschi, partiti da Ostrovo e diretti a Pleschau, andarono a cozzare contro una vera muraglia di cemento. In genere poi, gli elementi costruiti per ultimi, resultaron più piccoli degli altri, mentre più grandi apparvero quelli di Kiew e di Leopoli.

A Viazma infine venne realizzata una sistemazione sui generis, corrispondente ad un vero e proprio villaggio sotterraneo comprendente postazioni, magazzini centrali elettriche ed idriche, dormitori ed infermerie, con relativa dottoressa!

Ad ogni opera singola di tipo normale venne addetto un presidio di una trentina di uomini, per l'impiego di un paio di mitragliatrici e di altrettanti cannoni sui 250 millimetri, aventi compiti di sbarramento.

12) Generalmente, i bunkers non ebbero mai la stessa pianta e lo stesso profilo. E ciò dipese dalla disponibilità dei materiali in posto, più che da un preordinato disegno.

Comunque, le costruzioni in calcestruzzo predominarono quasi sempre, pur non apparendo infrequente l'uso di rilevati in terra e di legname in tronchi accostati in più file.

CASAMATTA IN FERRO E CEMENTO

In rapporto alla forma si ebbero, del pari:

masse parallelepipede di calcestruzzo a spigoli arrotondati (a Sortavala);

rilevati cubici a spigoli vivi (a Pietroburgo ed in Ucraina);

CASEGGIATO APPRESTATO A DIFESA

costruzioni a pianta poligonale, derivanti dall'abbinamento di taluni modelli.

Non di rado inoltre i germanici ebbero a imbattersi in vere e proprie caserme difensive, ricavate in opifici ed in fabbricati vari.

SBARRAMENTO ANTICARRO NEI PRESSI D'UNA STAZIONE FERROVIARIA

LA SEDE DELLA « ELETTROINDUSTRIA » DI CHARCHOW

tuttociò non è accaduto, perchè la profondità della « organizzazione Stalin » è stata tale e tanta da consentire l'inserzione, in qualsiasi suo tratto, degli apprestamenti campali.

Giova tener presente inoltre che l'irregolarità, la varietà, la molteplicità e l'estensione delle sistemazioni permanenti, riuscirono a conferire a quelle occasionali, i tracciati più atti alla realizzazione della caratteristica forma di « resistenza cellulare » vantaggiosamente adottata dai sovietici. Altro sistema di valorizzazione degli apprestamenti difensivi di ogni sorta fu quello di integrarli con opportune zone di distruzioni.

Distruzioni di tutto: dall'abitato al viadotto, dall'officina al bivio stradale, dal tombino al piano caricatore.

Senza contare poi che molte delle predette distruzioni risultarono anche più subdole dell'ordinario, perchè accompagnate da altri accessori peggiorativi, quali le mine ad effetto ritardato che continuarono ad esplodere per parecchi giorni di seguito, dopo l'occupzione di Kiew, Odessa, Charchow, ecc. Nelle regioni occupate dai finlandesi, capitò inoltre qualcosa di peggio. Accadde che si incontrarono case « preparate » in modo che l'apertura di un idrante o di un interruttore elettrico, la messa in azione di un grammofono, il semplice sollevamento da terra di un qualsiasi oggetto apparentemente dimenticato, dovesse provocare il brillamento di potenti cariche. Si trattò, in una parola dell'applicazione su vasta scala di una vera e propria scienza della distruzione, che valse ad attribuire ai figli di Stalin una discendenza più o meno diretta del diavolo.

E questi furono i piccanti accessori coi quali l'esercito rosso presentò al mondo la vecchia pietanza della fortificazione campale, i cui principali ingredienti non differirono da quelli già serviti durante la prima guerra mondiale!

Copertura: in calcestruzzo rinforzato da strati di longarine od in cupola.

Spessore dei piedritti: dai 50 centimetri ai 4 metri.

In quanto alle pareti, i minori spessori vennero adottati in Carelia (m. 1,50) appunto perchè in quella regione non si attendevano attacchi che dalla Finlandia e dagli altri stati baltici.

Opere in genere ad un piano; ma ne furono costruite anche a due o tre piani, messi in comunicazione fra di loro mediante botole e scale alla marinara.

Accuratissime le provvidenze per la difesa antigas e l'aerazione.

Altro particolare da porre in rilievo: quello relativo al mascheramento, in rapporto al quale i sovietici dimostrarono particolare attitudine e versatilità. Al riguardo, soggiungesi che la sottrazione all'osservazione dei principali elementi difensivi, venne sempre realizzata, sia dal punto di vista dell'occultamento, sia nei riguardi della mimetizzazione.

Comunque, si cercò sempre di confondere il particolare nel circostante ambiente naturale. Valga, a questo proposito, l'esempio dei fortini di Jampol addirittura seppelliti in mezzo al grano e quello delle ridotte della fronte careliana, quasi del tutto ricoperte da vegetazione ad alto fusto. Grano e vegetazione che si evitò con ogni cura di calpestare, onde sottrarre gli accessi dei fortini all'osservazione terrestre ed aerea. Notisi che, solamente in qualche caso speciale, i sovietici ricorsero alla mimetizzazione (chiazzatura o copertura delle costruzioni con reti mimetiche). Un caso assolutamente tipico ebbe infine a verificarsi in qualcuno dei villaggi disseminati nei dintorni di Mohilev.

Ivi il paesaggio non fu per nulla alterato. Non variarono nè le solite case col tetto di stoppa, nè i molini, nè i silos, nè gli abbeveratoi, intorno ai quali continuò a circolare il solito bestiame.

Di nuovo c'era soltanto il fatto che ognuno dei predetti elementi conteneva, in realtà, un appostamento, una polveriera, un deposito, un osservatorio ecc. E tuttociò — ricordisi — risultò preparato a partire dal 1939.

La fortificazione campale alla fronte russa

13) Nemmeno a questo proposito, la campagna di Russia ha insegnato alcunchè di sensazionale. Ha chiarito però molte idee storte circa le possibilità e modalità d'intima fusione delle diverse forme di rafforzamento.

In genere infatti si è sempre avuto un bel proclamare, in sede teorica, che non v'è opera permanente in condizione di astrarre dall'appoggio di elementi improvvisati; e viceversa.

Ma, in pratica, quando è accaduto di mettersi a lavorar di gravina, si è sempre constatato che le fortificazioni predisposte fin dal tempo di pace, non si trovavano al posto giusto. Cosicchè, ben di rado le due organizzazioni furono in grado di coesistere, per prestarsi mutuo appoggio. In Russia invece

La valorizzazione dell'ostacolo

14) Con tutto questo, non è a credere che le distruzioni siano state considerate, in Sovietia, come i principali elementi ritardatari del movimento.

Altre e ben più temibili difese accessorie, nel beato paese si pose invece in opera, col valorizzare gli ostacoli naturali ed artificiali, reperibili

PONTE DISTRUTTO DAI RUSSI

nella vicinanza delle varie sistemazioni. Fra gli ostacoli naturali, i primi ad essere sfruttati furon naturalmente i fiumi, le paludi ed i passaggi obbligati. Il che non escluse affatto che lo stesso fondo impercorribile degli stessi stagni del Pripet, dovesse finire con l'esser minato lo stesso. Non si sa mai!

Alla fronte settentrionale poi, la vegetazione ad alto fusto ivi esistente, originò una speciale tecnica bellica che l'inverno rese ancor più complessa. Dove però la fortificazione campale toccò la sua più alta espressione, fu nell'impianto dei campi minati e nella organizzazione a difesa degli abitati. Per quanto riguarda l'impiego delle mine, abbiamo già avuto occasione d'intrattenere il lettore in un precedente articolo.

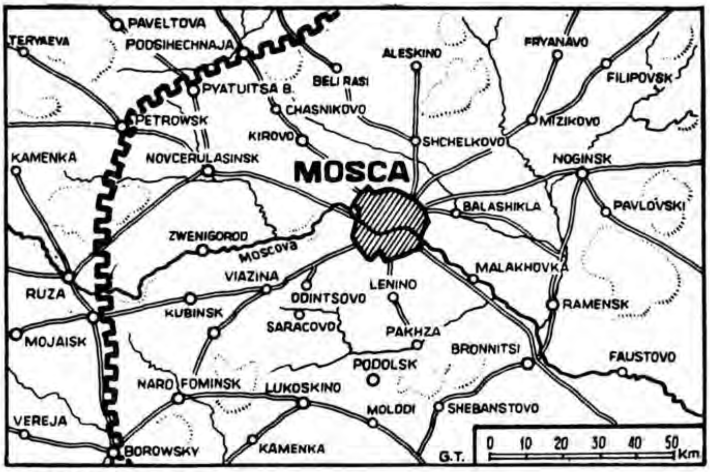
Resta quindi da vedere quanto può aver riferimento con la seconda questione, la quale ha caratterizzato la campagna in esame, più di quanto non l'abbia fatto l'impiego di quasi tutti i mezzi finora descritti.

In proposito, premettiamo che — anche posteriormente al 1914 — non vi fu trattato fortificatorio, scritto da gente bennata, che, non sconsigliasse l'occupazione di villaggi e di centri abitati poichè — si disse — questi ultimi dovevano ben finire co! trasformarsi in nidi di proiettili. A pensarci bene bene, tale affermazione doveva sembrare azzardata anche 25 anni or sono, dato che gli stessi abitanti di Reims, avrebbero potuto testimoniar qualche cosa d'interessante in proposito.

Comunque fra tante incertezze, una cosa è per lo meno certa: quella che i russi non prestarono orecchio alle predette allarmistiche previsioni. Non v'è stata infatti, sugli odierni campi di battaglia d'oriente, una sola delle case coinvolte nella mischia che non sia stata apprestata a difesa. E ciò non deve meravigliare perchè in fondo il vecchio fante universale non ha mai disdegnato di offrire alla propria pelle pericolante lo schermo di un muretto o di un sasso qualsiasi.

In quest'ordine d'idee, non è affatto azzardato il supporre che lo stato maggiore di Tchapolnikoff abbia di lunga mano influito sull'orientamento e la consistenza di taluni fabbricati civili, nell'intento di realizzare qualcuna di quelle « caserme difensive » cui abbiamo già accennato.

Del resto, le caratteristiche dell'edilizia sovietica (desumibili dalla fotografia riproducente la sede dell'« Elettroindustria » di Charchov) tendono a suscitar nel lettore



FORTICAZIONI

PERIMETRO DEL CAMPO TRINCERATO DI MOSCA

l'idea della massiccia e grigia casa—fortezza, dal cavernicolo adottata ai tempi del pasto a base d'acqua e di ghiande! Dimodochè, in realtà, la lotta alla fronte russa si è spesso svolta nell'interno di abitati, ogni finestra dei quali costituiva una feritoia, ogni cantina un ricovero alla prova, ogni barricata un appostamento per mitragliatrice. Ricordisi — in materia — l'epopea di Stalingrado, che ha tenuto a battesimo una tecnica dell'attacco e della difesa assolutamente nuova, basata sul blindaggio di soffitti, sul rafforzamento di pianerottoli (onde sbarrar la strada al nemico proveniente sia dalla strada sia dal tetto) sulle astuzie adottate per la conquista delle case d'angolo, capaci di un maggiore sviluppo di fuoco e meno soggette alle sorprese, ecc.

Tipico esempio di fortificazione alla fronte russa

15) È offerto dal cosiddetto campo trincerato di Mosca, riproducente la sintesi e l'integrazione di tutti i mezzi e procedimenti difensivi finora descritti. Naturalmente, nè chi scrive nè chiunque altro ha avuto modo di constatare « de visu » in qual maniera il predetto campo sia stato allestito.

Addivinendo però ad una paziente ricostruzione ideale dei numerosi particolari rilevabili dalle corrispondenze di guerra e da varie altre fonti, è possibile farsi una idea molto approssimata del vero e proprio inferno riprodotto nell'ultima illustrazione, dalla quale rilevasi l'esistenza di:

a) una linea marginale di forti in cemento, con postazioni in cupola;

b) una adiacente organizzazione campale (trincee, allacciamenti, ricoveri, ecc.);

c) una estesa zona minata a cavallo delle colline circostanti alla capitale;

d) una seconda zona minata, sul fondo di estesi acquitrini;

e) una catena di lanciafiamme interrati, azionati da appositi fortini;

f) parecchie file di « letti di asparagi » o fossati anticarro a pareti ripide, col fondo cosparso di spuntoni di legno o di ferro;

g) una linea di postazioni in cemento contrô carri o contraerei;

h) una serie di rimesse sotterranee alla prova, per il ricovero di carri armati pesanti, destinati al contrattacco.

Tutto questo scaglionamento in profondità della difesa rivela le possibilità di azioni « frenanti » simili a quelle mandate a termine dai sovietici, nel corso delle più cruenti battaglie.

Nè occorre dir altro perchè, essendo ormai il lettore sufficientemente edotto in materia, sembra giunto il momento di concludere, circa il vero oggetto della presente esposizione. Oggetto che contempla l'evoluzione subita, nel corso dei più recenti avvenimenti, dall'arte della guerra, in virtù di un « tecnicismo assolutamente nuovo ».

FABBRICA APPRESTATA A DIFESA AD ORLOWA

Conclusione

16) Chi scrive ricorda di aver visto un giorno un carro medio superare una barriera di longarine infisse nel terreno e rimaner successivamente preso in un reticolato, perchè il fil di ferro di quest'ultimo, attorcigliandosi intorno ai cingoli ne provocava lo slittamento.

Orbene, la stessa azione frenante e la stessa mancanza d'aderenza, sembrano oggi rispettivamente esercitati dalle fortificazioni sovietiche e dai mezzi e dai procedimenti impiegati nell'attacco di queste ultime.

E come può avvenir tuttociò? Semplicemente perchè la diluizione delle opere larghissimamente praticata in profondità dai rossi, in una con la più intima fusione di tutti i sistemi di difesa, ha **profondamente rivoluzionato i criteri ed i procedimenti sino ad ora tendenti ad assicurare l'integrità del territorio.**

O, per meglio dire, non ha rivoluzionato nulla: ha rimesso in vigore antichi criteri, dopo averli adeguati ai mezzi ed alle situazioni contingenti. Verdun non cadde nel 1916, pur non essendo all'altezza della Maginot, contro la quale però si appuntarono potenze disgregatrici di gran lunga superiori a quelle realizzate durante la prima guerra mondiale.

Così, come Marco Renato Montalembert passò alla storia per aver dato respiro ai campi trincerati, con l'anteporre loro rivellini e forti staccati, i bolscevichi saran ricordati per aver dato vita a molte successive linee di « campi trincerati ».

Ed è appunto in questa moltiplicazione degli organi e delle funzioni, che l'organizzazione staliniana trova molti punti di contatto coi tempi e coi procedimenti di Plewna, del Transwaal e della Malmaison!

Ma perchè? domanderà il lettore. Perchè tuttociò è fatale.

Perchè l'arte della guerra è come una spirale a ritorno perpetuo, le cui volute si proiettano le une sulle altre, pur occupando piani diversi nello spazio.

Questo per quanto concerne lo sviluppo del citato fenomeno evolutivo.

In rapporto al senso, è poi bastato un nonnulla, affinchè lo squilibrio provocato sotto gli spalti della Maginot dai nuovi mezzi di attacco, sia stato neutralizzato dai materiali e dai procedimenti ora inerenti alla difesa. Il che non esclude affatto che tale alterno moto pendolare, possa domani interessare l'estremo opposto del suo sbraccio.

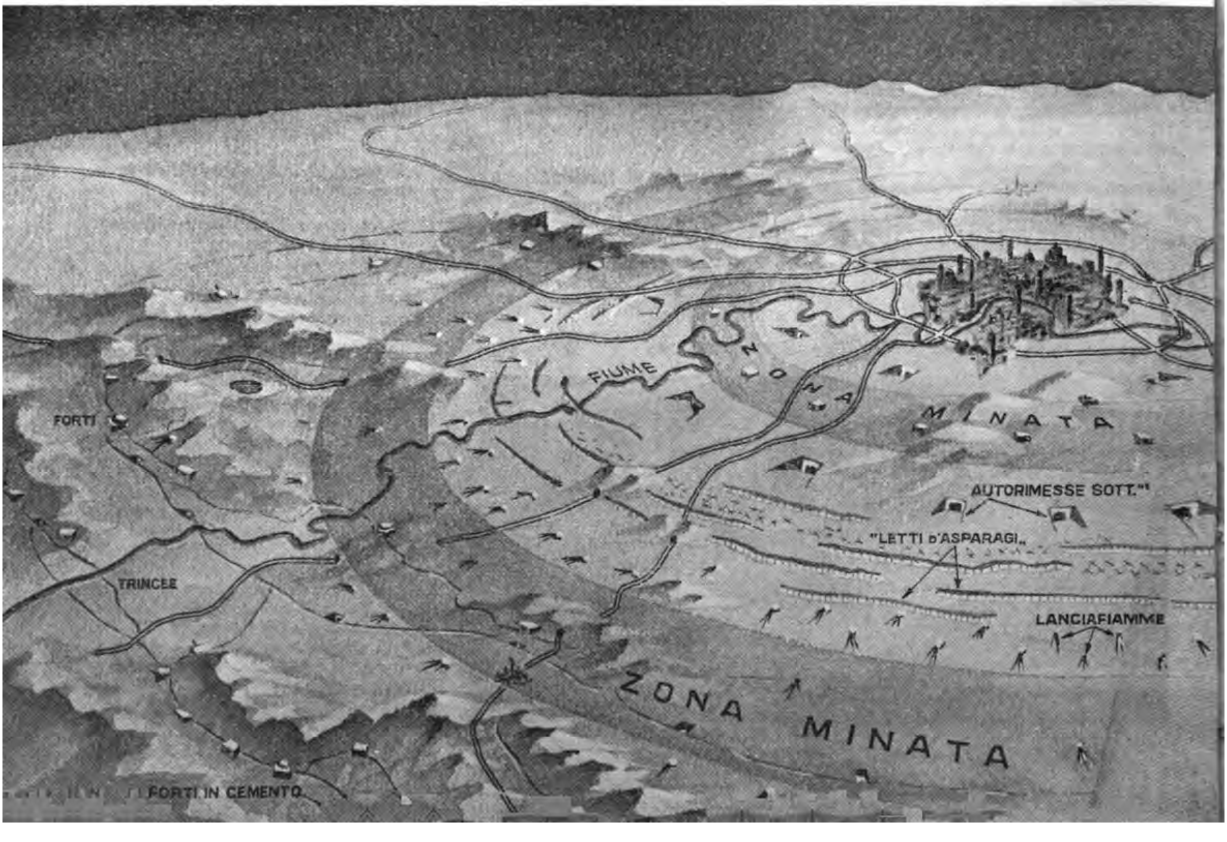
Bisogna quindi andar piano, in tema di applicazioni belliche, sia con l'affermare, sia col negare a priori, come a priori negarono ogni e qualsiasi merito alla fortificazione permanente e campale certi critici d'occasione.

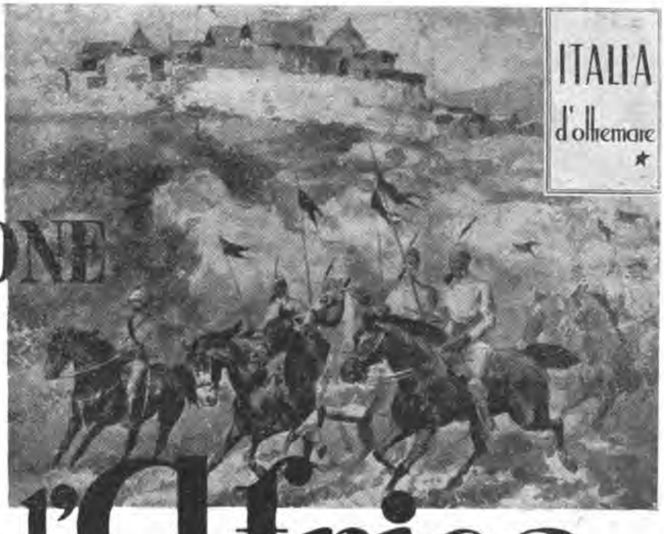
In sostanza: la guerra non ha nulla di assoluto, perchè è regolata dal giuoco di numerosissime variabili.

E, nella fattispecie, quello che oggi in Russia è variato è proprio lo sfruttamento del terreno ai fini eminentemente difensivi perseguiti dai magnati di Mosca, cui non sono fuggite le possibilità immense di un nuovo tecnicismo, inteso ad ostacolare il movimento.

Poi verranno tempi nuovi. Frattanto però fa d'uopo preoccuparsi di questi.

IL CAMPO TRINCERATO DI MOSCA (RICOSTRUZIONE)





LA TRADIZIONE MILITARE ITALIANA IN TERRA d'Africa

del gen. d'Armata FRANCESCO S. GRAZIOLI

Sono ormai circa 60 anni, da che le nostre armi combattono, quasi sempre vittoriosamente, sempre con somma gloria ed illibato onore, sul suolo africano.

Si può dunque parlare di una vera e propria tradizione militare italiana in terra d'Africa, *e se ne può tentare pertanto una rapida sintesi per fissarne con precisione gli aspetti più significativi, quasi a segnare con indelebili tratti anche questa particolare impronta, tutta guerriera, del destino africano del popolo italiano. E non sarà fatica inutile, perchè varrà a rinfrescare il ricordo di quanto operammo: gagliardo tònico, questo, per tendere sempre più i muscoli nell'aspra lotta che ancor divampa nelle nostre terre d'oltremare.*

Il primo tempo *di questa nostra rapida rievocazione s'apre col ricordo ormai lontano delle primissime imprese eritree. S'apre con un preambolo soffuso di un certo sapore di candida ingenuità. Siamo difatti nella adolescenza della Patria unita. E' il primo sbarco sull'ardente spiaggia di Massaua dei soldati di Saletta, equipaggiati un po' troppo alla «metropolitana» e il cui Capo aveva ricevuto per direttiva di tentare (nientemeno) una eventuale puntata da Massaua su Cartum. Ma il quasi scherzoso motivo iniziale prorompe ben tosto in un inatteso accento di puro sublime eroismo; tale che si ripercuote subito nel cuore degli Italiani con un effetto incancellabile di vibrante esaltazione della legge suprema di ogni azione militare: legge del dovere e dell'*onore. *E' l'atto del colonnello De Cristoforis, che, con la chiara immagine della morte sicura e vicina davanti agli occhi, là, sul desolato colle di Dògali, comanda ai suoi pochi e laceri superstiti il «presentat'arm» in onore dei compagni caduti...* allineati. *Gesto sublime, che solo il genio italico poteva pensare ed attuare, come sapevano morire, atteggiando esteticamente le pieghe della toga gli avi nostri dell'antica Roma.*

Succede un breve austero tema di pacata e meditata risonanza. E' la fase storica della spedizione San Marzano; l'uomo che, con la perspicace prudenza, ottiene, quasi senza colpo ferire, la ritirata disordinata del troppo baldanzoso nemico. Insegnamento prezioso anche questo: audacia, sì, e prorompente aggressività, quando possibile; eroismo, sì, fino alle più alte sfere dell'ideale; ma anche posata assennatezza e saldo piede in terra quando le circostanze lo esigano. Nella sapiente fusione di queste due tendenze, apparentemente contrarie, sta difatti, soprattutto nelle guerre coloniali, il segreto della vittoria.

Poi il ritmo epico riprende e assurge col Baldissera prima (condottiero di gran tempra) e col Baratieri poi fino ad Adua, ad altezze di espressione fra le più risonanti, nella storia delle guerre coloniali.

E' la prima audace scalata dell'infido strapiombante altipiano col Baldissera; la felice conquista di Asmara e di Cheren; la creazione dei nostri primi superbi battaglioni e squadroni eritrei, unici al mondo e ammirati da tutti gli eserciti coloniali del tempo. Quei battaglioni e quegli squadroni che, insieme alla geniale organizzazione delle bande irregolari affidate a giovani ufficiali di solida preparazione politico–militare, saranno, in mano ai nostri magnifici primi ufficiali coloniali (Toselli, Galliano, Ameglio, Salsa, Carchidio, Ciccodicola) strumenti incomparabili di vittoria. E la vittoria spicca

IL CORPO DI SPEDIZIONE NELLA PIANA DI MASSAUA

AMBA ALAGI (Disegno di E. Ximenes)

difatti il volo con la gloria di Agordat, *di* Cassala, *di* Ailet, *di* Coatit, Senafè, *nella bella campagna del 1895-96, fino a fermare il volo sull'Amba dirupata di* Alagi *e sul duro colle di* Macallè.

Amba Alagi, *due volte sacra al valore disperato degli Italiani; sacra a due nomi immortali: Pietro Toselli e Amedeo di Savoia, Duca d'Aosta!*

Sull'Amba Alagi del dicembre del 1895, Toselli è l'uomo che solo, con poco più di un battaglione (il suo bel 4° dalla fascia nera) e pochi pezzi da montagna, aveva osato spingersi fino a quel lontano scoglio etiopico, imponendo ovunque rispetto al nome italiano; e là, assalito da una stragrande marea di barbari nemici (ricordate il suo ultimo messaggio: «sono molti, molti, molti!...») e nella matematica certezza della imminente fine con tutti i suoi, la notte prima esce dalla tenda e, come un'anima innamorata di ideale, canta alle stelle il mistico motivo dell'Avemaria di Gounod; e poi, il mattino dopo, si batte come un leone, con l'audacia di guerriero di razza e con la meditata saggezza del grande condottiero; fino a che, quando tutto è finito, volge serenamente il petto al piombo nemico, e, nel cadere, ancora lo sfida nel maschio idioma del natìo Piemonte.

E subito dopo la vigorosa gesta di Giuseppe Galliano a Macallè*; fermo come torre che non crolla su la roccia di* Enda Jesus, *nel preciso e freddo compimento del suo dovere militare e specchio delle più sublimi virtù di soldato. Poi,* Adua! *La prima nostra Adua, quella del marzo 1896; la triste, sanguinosa ma pur tanto gloriosa giornata di Adua. Ormai, dopo tanto indagare di critiche storiche, ben possiamo noi affermare ad alta fronte e con sicura coscienza che, in quel punto della nostra storia coloniale, il valor militare di nostra gente toccò vette insuperabili; che però il pavido ed oscuro politicantismo italiano di allora, non vide, anzi sommerse, anzi vituperò; sì che non bastò neppure la virile offensiva del Baldissera e l'eroismo cosciente del Prestinari in Adigrat a rivendicarne la memoria!*

Ben squallido finale in verità, dopo quel primo fremente giovanile decennio della nostra storia militare africana! E l'ingiustificato scoramento della Italietta *di allora, impresse purtroppo la sua grigia impronta ai 15 anni che seguirono Adua, tanto che parve che perfino il destino africano del popolo italiano fosse miseramente prostrato, senza speranza alcuna di rivincita o di risurrezione.*

Ma, dopo 15 anni (ed ecco il secondo tempo) il canto epico riprende. Riprende nella grande gesta di oltremare che sarà esaltata dall'estro poetico di Gabriele d'Annunzio.

Canto epico sì, ma anche stavolta mescolato a quel certo non so che di romantico e perfino di retorico, che si direbbe inscindibile dall'anima del nostro popolo.

Non pochi di Voi, ricorderanno, difatti, la celebre canzone popolare di quel tempo: «Tripoli bel suol d'amore!»; ed anche un famoso disegno del Matania, pure esso assai diffuso in quei giorni. In quel disegno un bel marinaio italiano, sbarcato sulla spiaggia di Tripoli, vi trova, mezzo sepolto nella sabbia, lo scheletro intatto di un antico legionario romano, ancor cinto di elmo, corazza e scudo. Il marinaio italiano ne impugna tosto il gladio invincibile e si lancia alla riconquista di quella terra che già fu irraggiata dalla civiltà di Roma.

Romanticismo, retorica, senza dubbio! Ma il vero significato di quella gesta era ben altro.

Fra gli entusiasmi patriottici di quell'anno 1911, per le feste del cinquantenario della proclamazione del Regno, l'Italia si era finalmente scossa di dosso il mortificante peso della sventura di Adua. Fra il rinverdire dei ricordi guerrieri e garibaldini del nostro Risorgimento nazionale, aveva sentito ad un tratto fremere prepotente nel suo spirito il bisogno di una vittoria militare. *E la cercava, questa vittoria, in terra libica; per quell'arcano destino che spinge fatalmente il popolo italiano al di là del suo mare, in terra d'Africa. E l'ottenne: ma a dir vero l'ottenne con alquanta fatica: in quella strana* guerra italo-turca *combattuta bensì con strenuo eroismo di capi e di gregari e con esemplare cooperazione fra esercito e marina, ma impacciata da mille limitazioni di politica estera ed interna e male impostata da noi stessi sulla fallace previsione che le popolazioni indigene fossero lì ad aspettarci a braccia aperte impazienti di ricevere la nostra civiltà; mentre invece ci trovammo di fronte la rivolta armata araba, suscitata dai Turchi contro di noi.*

Rivolta araba che, dopo la pace vittoriosa di Losanna *coi Turchi, ci inchiodò con alterne vicende politiche e militari in Tripolitania, e ancor più in Cirenaica, alle prese per un altro decennio (ottobre 1912, pace di Losanna–ottobre 1922 avvento del Governo Fascista) con una aspra guerriglia, talvolta più difficile e sanguinosa della stessa guerra.*

Fu tuttavia proprio in quel periodo, forse meno brillante della nostra storia militare coloniale, che noi temprammo ossa e nervi per le riscosse future.

Entro quel decennio difatti di laboriosa e silenziosa preparazione la storia militare libica ricorda: la rapida conquista dell'intero

LA BATTAGLIA DELLE DUE PALME (Disegno di A. Molinari)

Gebel tripolino, culminata con la vittoriosa e manovrata battaglia di Assabàa; la conquista di Sirte, del territorio degli Orfella e delle oasi Sahariane del Giofra; la prima nostra rapidissima conquista (forse troppo rapida e perciò superficiale) del lontanissimo Fezzan, mediante il corpo di spedizione comandato dal colonnello Miani, e infine la paziente e dura penetrazione dell'insidioso Gebel cirenaico, aspramente difeso dalle tribù armate suscitateci contro dalla subdola ostilità senussita.

Si era tuttavia già a buon punto in questo tenace lavoro di penetrazione libica, quando scoppiò improvvisa in Europa la prima Guerra mondiale, *che ebbe naturalmente il suo immediato contraccolpo specialmente in terra libica, sotto l'influsso della guerra santa predicata alle popolazioni arabe dalla Turchia, allora a noi nemica.*

Impegnati a fondo come eravamo nella gigantesca partita sulle estreme Alpi orientali e poi sul Piave, le nostre Colonie furono per necessità abbandonate a loro stesse. Grave cosa in Libia dove la conquista non era ancora assodata. Donde la inevitabile tragedia della progressiva ritirata alla costa sotto la pressione enorme delle masse arabe eccitate dalla rivolta divampante ovunque.

Ma pur in quelle difficilissime contingenze, quanto sublimi eroismi di capi e di gregari metropolitani; quante prove commoventi di fedeltà delle nostre valorose truppe indigene, eritree e libiche verso i nostri bravi ufficiali; quanti episodi di incrollabile fermezza fino all'estremo della vita per conservare integro l'onor militare di nostra gente! Non un solo atto di pusillanimità in tanta tragedia, di fronte alla certezza assoluta della fine nei piccoli presidi isolati a migliaia di chilometri dalla costa, sommersi dalla rivolta armata di barbare e fanatiche tribù nomadi avide di sangue e di bottino.

Ma, frattanto, sulla nostra Italia già vittoriosa sul Piave, arrideva, ben meritato premio, la gloria di Vittorio Veneto. *E già s'apriva, anche per le nostre belle Colonie mediterranee l'àttimo cotanto atteso per una irruente generale rivincita.*

Ma alle grandi imprese, non basta il valore degli eserciti se manca al centro politico donde ogni impulso emana e si diffonde la fibbra per osare; se manca la fredda volontà di guidare le sorti del Paese non secondo vane ideologie pacifiste e rinunciatarie, ma secondo robusti ideali di virile grandezza.

Nella fatal depressione politica dell'immediato dopoguerra, l'attimo fuggente per la ripresa coloniale andò così temporeaneamente perduto.

Si direbbe che un amaro destino avesse reso fatale che anche questo secondo tempo della sinfonia della nostra storia militare africana, pur così ricco in se stesso di tragica bellezza, dovesse chiudersi, come il primo, con un languido e dimesso motivo di grigia e quasi scoraggiante risonanza.

Ma eccoci al terzo tempo.

Ora le nostre colonie d'oltremare, Eritrea, Somalia, Libia, *riprendono in pieno il loro ritmo di vita a largo respiro. Ormai non più accenti retorici, non più accenti romantici. Tutto è maschio, virile, possente. È la rinascita; la ripresa gagliarda (a cominciare dalla Tripolitania) della nostra ferma volontà di imperniare finalmente la nostra sovranità su quelle terre sul motivo della forza, il solo degno di una grande Nazione che ha qualche cosa da dire al mondo.*

L'ONORE DELLE ARMI AI VINTI DI PSITHOS

Quando ancora l'idea fascista mussoliniana era impegnata in Italia nella sua ultima decisiva battaglia per la conquista del potere, un nuovo Governatore della Tripolitania schietto uomo di azione, osò prendere su di sè la responsabilità di cambiar rotta. E la cambiò (pur contro la volontà dell'ultimo governo demoliberale di Roma) con l'audace riconquista di quel covo di ribelli che era Misurata Marina; *e, subito dopo, con l'ancor più ardita e brillante risalita a viva forza del formidabile baluardo del Gebel occidentale. L'avvento del Fascismo al potere irrompeva intanto come una suprema e inesauribile fonte di energia su tutte le nostre colonie. Ormai la politica non legava più le mani alla ragion militare; e i possedimenti oltremare balzavano in primo piano nel quadro della risorta vitalità della Nazione.*

Per una felice coincidenza, proprio allora, in Libia, anche la nostra maturità guerriera stava toccando il suo apogeo.

S'era difatti andato formando laggiù, nell'operosa attesa, un nucleo di nostri capi militari d'ogni grado, giovani e intraprendenti, che avendo fatto tesoro degli insegnamenti pratici della grande guerra, e insofferenti della morta gora della vita italiana nell'immediato dopo guerra, erano accorsi nelle terre d'oltremare fiutando il fatale prossimo delinearsi colà di un clima più respirabile per uomini d'azione. È vi avevano trovato subito comprensiva accoglienza; larghi incoraggiamenti; energico impulso ad agire con meditata iniziativa. Ne era conseguito un fervore di studi intesi a riprendere da capo e con più acuto spirito realistico, il problema etnico, politico e militare della integrale riconquista di quelle nostre terre oltremare, ponendo fine, una buona volta, alla pretenziosa persistente ribellione indigena.

Una nuova dottrina bellica coloniale di impronta genialmente italiana, *pratica, incisiva, dinamica, prese il posto dei vecchi* clichés *dell'epoca della conquista algerina dell'ormai superato maresciallo Bugeaud. Un nuovo stile tattico, strategico e logistico bene*

IL COMANDO DELLA COLONNA DI RICONQUISTA DEL GEBEL

intonato alle grandi possibilità dei nuovi mezzi aerei e meccanizzati e delle preziose comunicazioni radio, si diffuse in un baleno fra quegli avventurosi ufficiali, pieni di coraggio, di iniziativa, di travolgente passione per la guerra d'Africa, così suggestiva per chi sa sentirne l'arcana attrattiva.

E furono essi, quei giovani condottieri (strumenti preziosi sotto la guida dei grandi capi che tennero nel decennio 1922–1933 il governo delle due colonie libiche) che compirono gesta guerriere di così alta portata da assicurare all'Italia un primato assoluto nel campo dell'arte militare coloniale.

S'ebbero così: *la fulminea riconquista di tutto il* Gebel orientale tripolino *con l'assalto concentrico al massiccio di Tarhuna; la presa di* Beni Ulid, *roccaforte degli Orfella, ove l'eroico martire maggiore Brighenti fu vendicato; la rioccupazione di* Misurata città e di Sirte; *la rioccupazione di* Gadames e di Mizda.

Frattanto anche in Cirenaica la musica era cambiata; e, nonostante la più tenace resistenza senussita, gran parte dell'altipiano ricadeva, in quegli anni, nelle nostre mani.

Ma ora si affacciava di nuovo a così serrata attività delle nostre armi in Libia il formidabile problema politico e militare della ripresa della lotta contro il grande nomadismo armato a noi ribelle e scorazzante nelle sconfinate regioni desertiche del sud libico. Occorrevano però, per questa impresa cotanto vasta, strumenti adatti delle varie armi, capaci di operare a rapido corso su distanze enormi, con larga autonomia, fin nelle più lontane plaghe desertiche.

Ma il genio coloniale italico che aveva saputo creare in passato i superbi battaglioni e squadroni eritrei e libici, seppe anche, in brevissimo tempo forgiare reparti speciali sahariani *di così travolgente efficienza, da primeggiare tra tutti quelli del genere esistenti nel mondo. Ed è alla loro testa che un eroico lacrimato principe sabaudo, ben a ragione salutato* «principe sahariano» *si coprì di gloria dovunque e sempre su quello sconfinato teatro d'azione, e, in special modo, nella dura vittoriosa giornata di Bir Tagrif quando sotto il comando di Graziani, fu esempio a tutti di audacia e di slancio animatore.*

L'orizzonte delle nostre magistrali imprese divenne allora straordinariamente vasto. Le tappe gloriose furono: La rioccupazione delle oasi del 29° parallelo in pieno deserto; la penetrazione di viva forza nello sconfinato squallore della Ghibla e della Hanmada el Homra; la rioccupazione fino a Tummo del lontanissimo Fezzan; il rastrellamento degli inesplorati Monti Harugi, oltre l'oasi di Uau el Chebir perduta nel deserto; la liberazione del Gebel cirenaico dai ribelli di Omar el Muchtar, e, infine, coronamento supremo di tante e così vaste imprese, la occupazione della misteriosa oasi di Cufra, a più di 1500 chilometri dalla costa, miracolo di sapienza logistica e organizzativa e di audacissima decisione esecutiva!

Che più? Dopo queste superbe prove di maturità guerriera in terra libica, mercè le quali s'ebbe in premio la pacificazione completa di quella nostra terra d'oltremare su cui si stese poi, intraprendente e feconda, l'opera colonizzatrice di un altro mai abbastanza compianto nostro eroe Italo Balbo, *ecco, solo tre anni più tardi,* il fulmineo capolavoro: *la folgorante vittoria nella guerra per la conquista dell'Impero etiopico.*

Capolavoro per la perfetta armonia fra la direzione politica della gesta, manovrata con somma audacia e raro tempismo dal genio del Duce, e la mirabile condotta militare della guerra sui due fronti nord e sud. Magnifica la concezione strategica e tattica nelle varie fasi. Audace quanto mai la decisione finale della marcia su Addis Abeba dopo la vittoriosa battaglia dell'Ascianghi e attraverso le orride balze del Termaber. Tutto ciò ci dà bene il diritto di affermare che nessuna altra gesta coloniale mai potrà essere paragonata a questa, compiuta dai soldati dell'Italia fascista, dall'ottobre '35 al radioso maggio 1936.

Con questo incomparabile patrimonio di tradizioni militari africane, *noi, due anni e mezzo fa, riprendemmo bravamente le armi per combattere nemici, questa volta ben più agguerriti e potenti, ed ancora in terra d'Africa.*

In questi due anni e mezzo di così formidabile lotta che ancor divampa, una cosa è certa; ed è che i nostri fieri combattenti non solo si sono dimostrati degni delle nostre già tanto fulgide tradizioni guerriere africane, ma le hanno anzi esaltate ancor di più in un superbo alone di gloria, in cui spiccano come stelle di prima grandezza tanti Eroi caduti in terra, in mare, in cielo, campioni insuperabili di valore di nostra gente.

La gigantesca battaglia libico–mediterranea *che arde ancora con alterne vicende sulla nostra quarta sponda si è estesa altresì or non è molto colà dove un giorno Roma rase al suolo Cartagine e piantò per secoli le aquile delle sue legioni. E là combattiamo, come sempre, a fianco a fianco con i nostri valorosissimi camerati germanici.*

Ho detto con alterne vicende, *come è nella natura delle grandi lotte mondiali d'ogni tempo ma del nostro tempo soprattutto, nel quale ha così gran peso sugli eventi militari l'alterno affluire di formidabili mezzi bellici a sostegno or dell'una or dell'altra parte combattente. Ma la storia universale insegna (per chi sa leggervi dentro) che non è la temporanea perdita di brani di territori che conta. Ciò che conterà assai di più nel bilancio finale della guerra sarà l'arrivarvi, a traverso le fluttuazioni inevitabili di sì grande conflitto armato, con la fibbra del popolo combattente, anzi di tutto il Paese, così come è ora; integra, risoluta come un blocco solo, e protesa con la volontà incrollabile verso la vittoria. E questa certezza noi l'abbiamo.*

Le fulgide tradizioni guerriere testè ricordate, irraggiate come sono dalla religione suprema del dovere e dell'onore, dànno al nostro grande popolo di questa Italia (per quanto proletaria) una sovrana impronta di aristocratica bellezza, quale ben pochi popoli possono vantare al mondo. Come i cavalieri antichi l'Italia sa fieramente combattere e senza contare i nemici, quando la posta in giuoco è l'esistenza stessa della Patria e un'alta causa di giustizia e di umanità.

Perchè dunque dovremmo dubitare? Certo in una guerra dura e vasta come questa che combattiamo la vittoria, dopo che gli uomini hanno fatto tutto il possibile per meritarla, è nelle mani di Dio. Ma Dio è giusto, e giusta è la nostra causa.

Le nazioni forti e sane non possono morire, non possono decadere; anzi pur dalle più dure prove escono vittoriose e rinvigorite; in ogni caso, escono con onore; e l'onore è a vita delle nazioni. Sono soltanto le nazioni infrollite (e ne abbiamo un esempio in questa guerra) che declinano e muoiono; quelle su cui, per infiacchimento organico, non ha più presa lo sprone delle virtù militari e delle virtù civili.

Noi siamo ormai 45 milioni di italiani in una massa compatta, sana e forte nel braccio e nel cuore, e che sa esprimere dal suo seno i migliori soldati del mondo. Questo è l'importante; questo è l'essenziale; questo è il miglior vaticinio di vittoria finale.

Rifacciamoci assiduamente ai grandi esempi della nostra storia. Il Duce nel suo ultimo discorso ben a ragione ha voluto ricordare Zama e Canne. Oggi, 9 gennaio, data sacra alla memoria del Gran Re, noi possiamo rievocare un altro esempio assai più vicino

LA BATTAGLIA DELL'ENDERTÀ

(Dipinto di Marchigiani)

a noi. Che cosa era l'Italia quando, nel marzo 1849, Re Vittorio raccoglieva la corona Sabauda sul campo insanguinato della fatal Novara? Una sola cosa era certa allora: la fede massiccia del prode Piemonte e del suo Re guerriero, e di quanti (ed eran pochi allora, in quella Italia ancora serva e divisa) sognavano ancora l'unità e l'indipendenza della Patria. E pure la fede di quei pochi fece il miracolo. Vent'anni dopo, per virtù di epiche gesta guerriere, il Gran Re portava l'Italia libera ed una in Roma, e piantava il tricolore sul Campidoglio.

Da quei giorni, quanto cammino! E come deve essere pertanto ancor più alta la nostra fede!

Soprattutto teniamo accesa nel cuore dei nostri giovani la fiaccola del nostro fatale, insopprimibile, indispensabile destino *africano. E non per noi soltanto, ma per tutta la giovane Europa che dovrà uscire, vibrante di nuova vita, da questa gigantesca guerra. Un Europa giovane, avulsa dalla sua naturale appendice africana, sarebbe un non senso geografico, incapace a reggere alla naturale concorrenza dei formidabili continenti che l'immane conflitto farà sorgere ad oriente e ad occidente del nostro. E per l'Italia, questa possibilità di libera espansione africana su tutte le terre già segnate dal suo genio militare e civile e irraggiate dai colori della sua bandiera e su altre ancora, sarà necessaria come l'aria per respirare.*

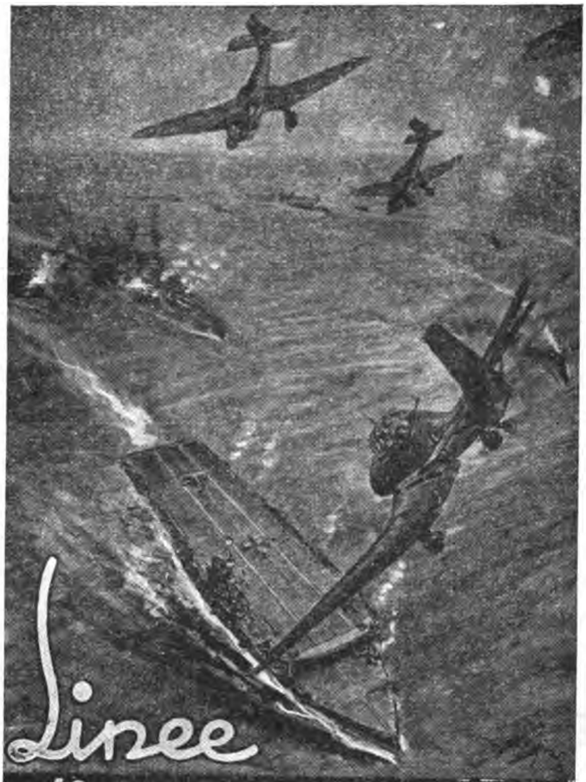
Vittoriosa nelle armi; forte e sicura nelle sue frontiere terrestri e marittime: libera nel suo mare; protesa e operante come potenza coloniale di primo piano in quell'Africa a cui è irrevocabilmente legato il destino del suo grande popolo guerriero e colonizzatore, ecco l'Italia come noi dobbiamo sognarla, come noi dobbiamo volerla; ecco l'Italia che, contro ogni bieca intenzione nemica, dovrà diventare ad ogni costo e diventerà, coll'aiuto di Dio, una radiosa realtà!

(Conferenza tenuta nella sede dell'Istituto fascista Africa Italiana il 9 gennaio 1943-XXI.

Concorso permanente a premi di "Nazione Militare"

« NAZIONE MILITARE » ha bandito un concorso permanente a premi. ◆ Tutti gli ufficiali combattenti delle ultime campagne, da quella per la conquista dell'Impero etiopico alla presente guerra, sono invitati ad inviare lavori monografici di lunghezza non superiore alle dieci pagine dattilografate, che, ispirandosi alle personali esperienze, esaminino alla luce della pratica realtà, argomenti di carattere addestrativo, di impiego, d'applicazione, ecc.; insomma, argomenti che, fino ad ieri erano affrontati per lo più teoricamente, e non sempre sottoposti al collaudo della vera guerra. Naturalmente, dato lo scopo didattico *che la Rivista intende perseguire, non saranno accolti lavori sterilmente critici, mentre invece saranno apprezzati in modo particolare gli Autori che, anche da azioni meno fortunate, dimostreranno di aver saputo ricavare insegnamenti fecondi, dando così un utile contributo di studio ai molteplici e spesso complessi problemi della tattica, del rifornimento e dell'impiego dei minori reparti in combattimento, sempre in rapporto al terreno, all'ambiente e ai mezzi disponibili. ◆ La sostanza prevalentemente tecnica di questi lavori, dovrà essere presentata in forma chiara e* piacevole alla lettura. *Anche gli argomenti in apparenza più aridi acquistano suggestione e attrattiva quando sono intelligentemente volgarizzati; trattati cioè senza opaco dottrinarismo. Saranno graditi nitidi schizzi, anche di carattere artistico e fotografie ad illustrazione degli scritti.*

I lavori pubblicati saranno compensati con L. 300



Linee di comunicazione AEROMARITTIME

del ten. col. BRUNO BELLACHIOMA

L'intervento degli Stati Uniti nella guerra, in prosecuzione con gli impegni assunti verso l'Inghilterra fin dall'inizio del conflitto, ha creato problemi logistici vasti e complessi, la cui soluzione è ricercata *anche* attraverso l'uso e l'impiego più vantaggioso delle basi aeree, navali ed aero–navali comunque idonee a favorire l'allacciamento fra l'«arsenale delle democrazie» e i vari scacchieri operativi sui quali si esercita il contrasto delle forze contrapposte.

Preme oggi agli Stati Uniti — non soltanto ai fini immediati della guerra, ma anche e soprattutto a quelli politici ed economici di espansione nel mondo — mantenere il collegamento per la via più breve o più sicura:

con l'Africa settentrionale francese e con la Liberia;

con l'Inghilterra e con la Russia per il rifornimento dei materiali bellici all'una e all'altra occorrenti e per inviare in Gran Bretagna le truppe destinate a cooperare nell'attacco (secondo fronte ?) contro la Germania, sul continente europeo (sembra che oltre 100.000 americani si trovino già nell'Irlanda del Nord e nella Scozia);

col Nord-Africa per alimentare il Corpo di spedizione anglo–americano;

col Sudan anglo–egiziano, perchè territorialmente contiguo all'Africa del Nord;

col Medio e Vicino Oriente per poter efficacemente intervenire in caso di costituzione — nella Transcaucasia — di un fronte Sud e per influire, in ogni caso, sull'atteggiamento della Turchia;

con l'India, per sostenervi gli inglesi che gli sviluppi della torbida situazione interna ed eventuali iniziative nipponiche impegneranno a fondo;

con l'Estremo Oriente asiatico per alimentare la resistenza della Cina di Ciang Kai Scek, gravemente compromessa dalla marcia concentrica delle armate giapponesi che quotidianamente realizzano importanti progressi sui vari fronti da esse costituiti e tolgono al testardo «generalissimo», una ad una, le modeste fonti di rifornimento (alimentate da un contrabbando «capillare» esercitato — sembra — su larga scala da giunche al servizio degli anglo–sassoni) ancora disponibili dopo l'interruzione della strada Birmana;

con l'Australia, infine, per opporsi ad una eventuale invasione nipponica di quel continente (1) e — in ogni modo — per costituirvi basi di partenza appropriate ai fini della proclamata «futura» (?) offensiva contro il Giappone.

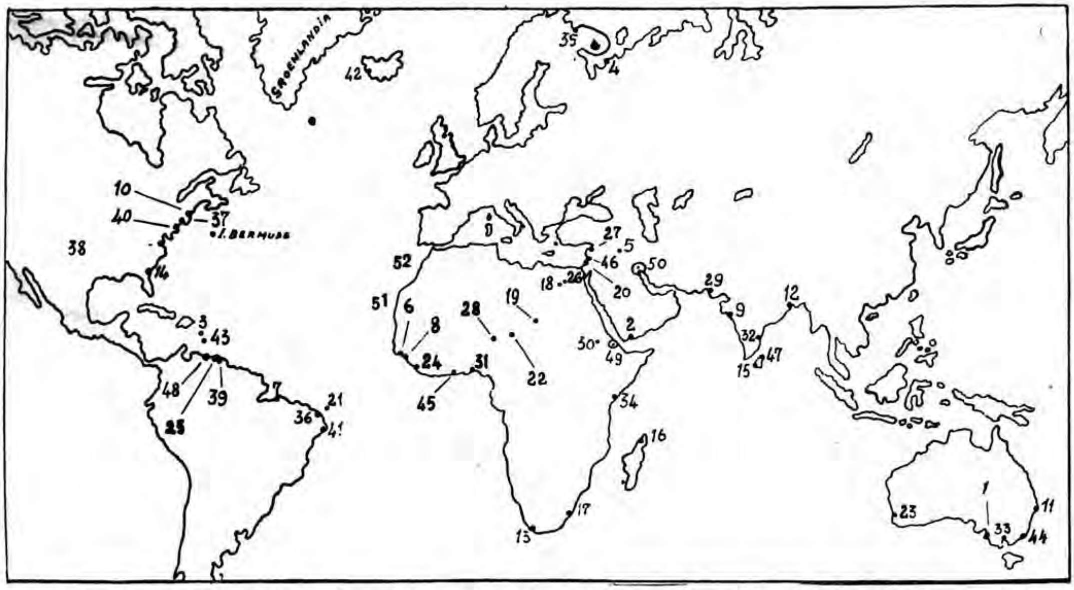
Nei riguardi delle comunicazioni aero–marittime con la Gran Bretagna e la Russia, la situazione è nota.

Occupati e presidiati, ad ogni buon fine, porti o tratti costieri importanti delle isole Bermude e Terranova, della Groenlandia e dell'Islanda (qui permangono forze non inferiori ad una divisione), gli Stati Uniti hanno istituito collegamenti aerei con la Gran Bretagna per la via più diretta, mentre le linee di comunicazione marittime con la stessa nazione sono mantenute in corrispondenza del fascio di rotte che dai porti atlantici raggiungono quelli dell'Ulster e della Scozia entro lo spazio geografico compreso fra il parallelo latitudine 35° nord e il circolo polare artico.

Le stesse linee, per quanto concerne la Russia, convergono su Reykjavik (Islanda) e per il mar di Norvegia (tra l'isola degli Orsi e Capo Nord) e di Barents raggiungono Murmansk e, nella buona stagione, Arcangelo. Collegamenti aerei con la Russia sussistono tramite Africa occidentale — Sudan anglo–egiziano — Medio Oriente; per via mare anche tramite Atlantico meridionale – oceano Indiano – mare Arabico – golfo Persico. Di ciò, per non ripeterci, avremo occasione di parlare più avanti.

Le linee di comunicazione marittime del nord Atlantico non sono fiancheggiate da punti di appoggio importanti. Quelle del nord Europa, poi, risultano del tutto scoperte, e perciò sottoposte all'offesa germanica partente dalle basi stabilite nella Norvegia settentrionale.

(1) L'offensiva aerea di eccezionale vastità e violenza sferrata contro porti e località dell'Australia del nord, dell'est e dell'ovest; l'azione a fondo per la conquista di Port Moresby e lo sviluppo delle operazioni nell'arcipelago delle Salomone, sono forse da interpretare come segni premonitori di tale invasione?



1 ADELAIDE; **2** ADEN; **3** ANTIGUA; **4** ARCANGELO; **5** BAGDAD; **6** BATHURST; **7** BELEM; **8** BOLAMA; **9** BOMBAY; **10** BOSTON; **11** BRISBANE; **12** CALCUTTA; **13** CAPETOWN; **14** CHARLESTON; **15** COLOMBO; **16** DIEGO SUAREZ; **17** DURBAAN; **18** EL FAYUM; **19** EL FASCER; **20** ER RAMLE; **21** FERNANDO DE NORONHA; **22** FORT LAMY; **23** FREEMANTLE; **24** FREETOWN; **25** GEORGETOWN; **26** HELIOPOLIS; **27** HOMS, **28** KANE; **29** KARACI; **30** KARTUM; **31** LAGOS; **32** MADRAS; **33** MELBOURNE; **31** MOMBASA; **35** MURSMANSK; **36** NATAL; **37** NEW YORK; **38** NORFOLK; **39** PARAMARIBO; **40** PHILADELPHIA; **41** RECIFE; **42** REYKJAVIK; **43** ST. LUCIA; **44** SIDNEY; **44** TAKORADI; **46** TEL LETTISKI; **47** TRINCOMALEE; **48** TRINIDAD; **49** ASMARA, GHINDA, MASSAUA, GURA; **50** BASSORA, AHWAZ, ABADAN, FAO, BUSHIR; **51** DAKAR; **52** CASABLANCA.

Il collegamento col Medio e Vicino Oriente, interessante anche quello col Sudan anglo–egiziano, è realizzato:

via mare, seguendo la rotta del sud Africa (Atlantico meridionale – Capo di Buona Speranza) fiancheggiata dalle basi aero–navali disponibili lungo le coste orientali del sud America e quelle di Capetown e Durbaan (Sud Africa). Prosegue per Mombasa (Kenia) e di là si dirige ai porti del golfo Persico (Banda Abbas, Bushir, Khorranshahr, Bundur Shapur, Bassora), del mar Rosso (Aqaba e Suez) e del Mediterraneo orientale (Alessandria, Said, Haifa e Beirut). Nell'oceano Indiano — parte settentrionale — è fiancheggiata dalle basi di Colombo (Ceylon), Bombay e Karaci (India) ed Aden (Arabia);

via aerea, partendo dalle basi aero–navali di Boston, New York, Philadelphia, Norfolk, Charleston (costa atlantica statunitense) e con punti di arrivo le basi aero–navali di Belem, Natal e Recife (Brasile).

Eventuali soste intermedie — per rifornimenti od altre ragioni — hanno luogo nelle basi aero–navali, giacenti sulla rotta, di Antigua e Santa Lucia (Piccole Antille), Georgetown (Guiana britannica) e Paramaribo (Guiana olandese)

Da Belem — traversando l'Atlantico — gli apparecchi raggiungono le basi aeronavali di Casanlanca e Dakar nell'Africa francese, Bathurst (colonia britannica del Gambia); da Natal, toccando la base aeronavale dell'isola di Fernando de Noronha, si dirigono sulle basi aeronavali di Bolama (Guinea portoghese) o di Freetown (Sierra Leone); da Recife raggiungono la base aerea di Tokoradi (Costa d'Oro) e, proseguendo verso est, quella aero–navale di Lagos (Nigeria).

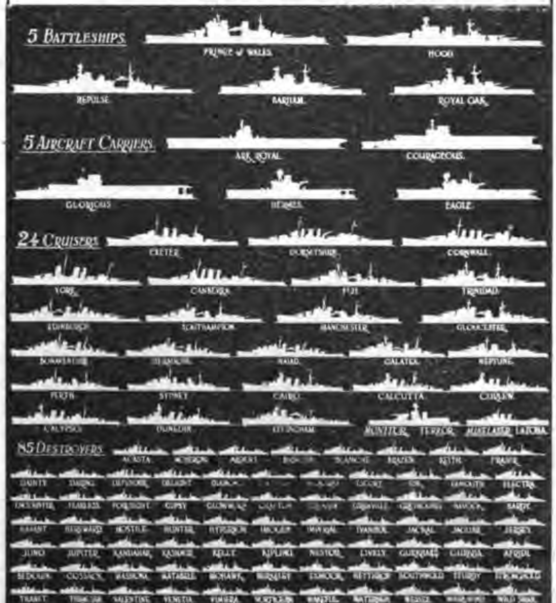
Casablanca, Dakar, Bathurst, Bolama e Freetown sono collegate con la base aerea di Kane (Nigeria); quest'ultima e quella di Lagos con la base aerea di Fort Lamy (Camerun).

Da quest'ultima località sussiste il collegamento con la base aerea di Kartum (Sudan anglo–egiziano) con scalo intermedio, occorrendo, a el Fasher.

Da Kartum si irradiano molteplici rotte aventi come punti terminali, le basi americane di:

- Ghinda, Massaua, Gura e Asmara (Eritrea);
- El Faiyum ed Heliopolis (Egitto);
- Er Ramle e Tel Aviv (Palestina);
- Homs (Siria);
- Bagdad (Irak);
- Bassora, Ahwaz, Abadan, Fao e Bushir (Iran).

LE PERDITE NAVALI BRITANNICHE DALL'INIZIO DELLA GUERRA IN UN DIAGRAMMA INGLESE



A DIAGRAM OF BRITISH NAVAL LOSSES SINCE THE OUTBREAK OF WAR, FROM CAPITAL SHIPS TO SUBMARINES.

1 ADELAIDE; 2 AUKLAND; 3 BRISBANE; 4 CANTON; 5 CHRISTMAS; 6 FILIPPINE; 7 FREMANTLE; 8 GUAM; 9 MELBOURNE; 10 NUOVA CALEDONIA; 11 PALMIRA; 12 PEARL HARBOUR; 13 ROSE ISLAND; 14 SIDNEY; 15 SINGAPORE; 16 WAKE.

Nei riguardi dell'India, i trasporti marittimi di truppe (forze pari a circa due divisioni statunitensi si trovano già in sito), aerei da caccia e materiale bellico hanno luogo seguendo, fino a Durban, la stessa rotta del sud Africa che interessa il Medio Oriente. Di là gli stessi trasporti proseguono per le basi navali e i porti dell'India. Questa rotta è fiancheggiata o trova appoggio:

nell'Atlantico, dalla serie di basi navali e aeronavali già citate (Antigua-Santa Lucia – Trinidad – Georgetown – Paramaribo – Belem – Fernando de Noronha – Recife e Capetown);

nell' Indiano, da quelle stabilite a Durban; Diego Suarez (Madagascar) e Mombasa; proseguendo verso l'India il fiancheggiamento è assicurato da una o più delle basi esistenti ad Aden, Karaki, Bombay, Colombo e Trincomalee (Ceylon), Madras e Calcutta (a seconda della destinazione dei singoli piroscafi o dei convogli).

I velivoli di specie diversa dalla caccia, raggiungono in volo l'India e Ciung King seguendo la rotta New York–Natal–Bathurst–Kartum–Karaki.

Collegamenti marittimi veri e propri, continui e sicuri con la Cina di Ciang Kai Scek più non esistono. Giunche, come già accennato, raggiungono tuttora piccoli porti di talune provincie orientali cinesi o tratti di costa meno sorvegliati per sbarcarvi materiale bellico trasbordato in alto mare o caricato in India. Si tratta in ogni caso di aiuti modesti che l'attiva vigilanza giapponese in mare ed i continui progressi territoriali realizzati dalle truppe nipponiche rendono sempre più difficili e perciò aleatori ed intermittenti. Gli aiuti di maggiore sostanza si traducono esclusivamente in un concorso aereo la cui entità non ci è nota.

Per quanto concerne l'Australia, dopo aver perduto le linee di comunicazione marittime:

del 20° parallelo (Hawai-Wake-Guam - Filippine - Singapore);

dell'Insulindia (passante per i mari di Banda, della Sonda e di Giava);

e quella diretta dalle Hawai al mar dei Coralli, rimangono agli Stati Uniti le rotte:

marittima ed aerea del sud Australia (Hawai–mar di Tasman) fiancheggiate dalle basi, già pronte o in via di completamento, nelle isole Palmyra, del Natale, della Fenice (Canton), Samoa, Nuova Caledonia e Nuova Zelanda (Aukland). Tali rotte adducono alle basi terminali di Brisbane, Sidney e Melbourne;

marittima del sud Africa, da Capetown e Durbaan a Freemantle, Adelaide e Melbourne.

L'organizzazione logistica americana, in rapporto alle forze impiegabili — esercito, marina, aviazione — ed alla capacità di produzione del materiale bellico di ogni specie, appare notevole anche fino ad oggi non ha potuto dare la misura esatta di tutte le sue possibilità.

Non sappiamo se in un futuro più o meno prossimo tali possibilità avranno modo di manifestarsi nella proporzione corrispondente agli sforzi già fatti e all'incremento di cui questi ultimi sono ancora suscettibili. Per il momento è da porre in evidenza che questa organizzazione, particolarmente per quanto riflette le linee di comunicazione marittime ed aeree, si sviluppa in tutti i continenti. Nelle località (basi vere e proprie) che abbiamo ricordato ed in altre ancora (punti di appoggio; stazioni protette) il potenziamento dei porti (costruzione di moli; impianti fissi a terra; officine, arsenali, raccordi ferroviari; magazzini e depositi) e di aeroporti (creazione « ex novo » o ampliamento di piste di lancio, rimesse, tettoie, depositi carburanti, servizi varii) dimostra che gli Stati Uniti intendono essere presenti con forze e mezzi sui vari teatri di guerra, e fornire quegli aiuti (materiale bellico) di cui Inghilterra e Russia hanno così grande e urgente bisogno.

L'organizzazione, vasta e complessa, non è ancora ovunque compiuta.

Mene americane nel vicino Oriente

del dott. RUGGIERO RUGGIERI

Un complesso di recenti notizie rivelava lo sfacciato e straordinario interesse che hanno gli Stati Uniti d'America per i paesi del Vicino Oriente. La Repubblica stellata, mediante una sistematica politica di penetrazione, tende a sostituirsi al dominio politico ed economico della Gran Bretagna, per assicurarsi l'eventuale successione.

La vasta orditura di mene americane si estende dal Nilo all'Indo, dal Bosforo al Golfo Persico; essa calpesta ogni diritto di sovranità ed agisce soltanto secondo un obliquo utilitarismo, il quale dimentica financo le pretese sbandierate affermazioni di libertà demagogica o i cosiddetti capisaldi della « Carta atlantica », dimostratasi autentico « chiffon de papier ! ».

Quest'orditura è attivamente tessuta da tempo, per cui dimostra, come ha dichiarato il DUCE nel discorso di dicembre, che Roosevelt « ha voluto diabolicamente la guerra ».

Ma si potrebbe domandare: gli Stati Uniti sono un paese ricco, immenso e giovane, perchè dovrebbero impossessarsi di territori altrui?

Gli Stati Uniti sono un paese ricco è vero, ma sono anche un paese disordinato, fondato su di un'economia fittizia, facile preda di gravissime crisi, incapace di trovare un equilibrio stabile. Nell'ultimo ventennio, la Confederazione nordamericana ha subìto tutte le possibili crisi: crisi della finanza, crisi di sovraproduzione, crisi di disoccupazione. Per tali motivi, Roosevelt, a simiglianza di quell'affarista che allarga la sfera dei propri affari, trovandosi sull'orlo del fallimento, ha pensato ad un unico mezzo di salvezza: la guerra. E questa poteva essere l'ultima àncora dello sperduto naufrago, quando ha capito, nella sua mente di uomo di affari, che la guerra significava la fine dell'Impero britannico.

Roosevelt, più che territori da amministrare o da popolare, cerca materie prime da sfruttare e soprattutto mercati sui quali si possano smerciare i manufatti americani, dove si possa investire, a buoni saggi d'interesse, lo sterile oro accumulato nei sotterranei delle banche.

Il Canadà già è passato sotto la tutela statunitense, le repubbliche sudamericane, tranne l'Argentina, sono sottoposte alla dittatura della Casa Bianca, l'Australia e la Nuova Zelanda possono ritenersi, in effetti, vassalli degli Stati Uniti. Dopo queste tappe, la marcia della Confederazione stellata non si arresta: punta sull'Africa, mentre mira all'India, poichè già al confine birmano sono attestate le truppe americane, le quali, in un altro settore asiatico, si sostituiscono nell'Iran a quelle anglo-sovietiche o garantiscono gli interessi dei *trusts* petroliferi delle Isole Bahrein, passate sotto l'effettivo dominio di Wall Street. Ottimi affari hanno testè concluso gli avidi succhiatori di sangue della Quinta Strada, che, da impareggiabili discepoli, hanno sorpassato le bravure del tradizionale Shylock, loro maestro, secondo un'atavica discendenza razziale e correligionaria!

Essi, da insaziabili iene, uscite fuori dai ghetti d'oltre Atlantico, vogliono divorare le libbre di carne del ricco patrimonio naturale del Vicino Oriente, dove tendono a instaurare una supremazia sionista. La combutta dei nemici della civiltà vorrebbe inalberare il vessillo col doppio triangolo sulle rive del Mar di Levante, là, dove la santità dei Santuari cristiani e le orme incancellabili della romanità, attestano la millenaria opera di grandezza spirituale.

Ma essi non prevarranno!

Gli Stati Uniti e i paesi arabi

In un articolo anonimo del giornale *al-Hurriyyoh* di Tetuan, del 1° maggio 1941, uno scrittore marocchino si domandava: « Quali conseguenze avrà la sempre maggiore solidarietà degli Stati Uniti con l'Inghilterra per i paesi arabi, aspiranti a liberarsi dal giogo inglese? ».

L'autore rispondeva in maniera esauriente, esaminando le attività statunitensi nell'Oriente arabo, sia dal punto di vista sociale che da quello economico (1).

Gli Stati Uniti furono i primi ad aprire scuole di tipo missionario che ottenevano cattivi effetti sulle relazioni interconfessionali. È assodato che in Egitto in questi ultimi anni, le scuole americane agivano per indurre gli Arabi ad abbandonare la loro religione e ad emigrare in America.

Accanto alle scuole, veri e propri centri dell'azione antimusulmana, l'America poneva, da molto tempo, la *Young Men Christian Association* (Associazione Cristiana dei Giovani, nota sotto la sigla « Y. M. C. A. »), la quale, fornita di larghi mezzi, combatteva le associazioni religiose islamiche.

L'Università americana del Cairo e quella di Beirut erano centri di diffusione degli attriti interconfessionali, cause di tanti conflitti: i loro insegnanti costituivano altrettanti propagandisti.

Se gli Stati Uniti non raggiungevano il loro scopo, malgrado l'appoggio dell'Inghilterra, ciò era dovuto al buon senso degli Arabi, cristiani e musulmani, i quali ponevano, al disopra d'ogni cosa, l'aspirazione alla libertà.

Scrive l'articolista: « Fine ultimo dell'azione americana è l'imperialismo egemonico: gli Stati Uniti difendono i privilegi economici che l'Inghilterra ha concesso loro nei paesi arabi. Tutta la loro politica estera è basata sulla

(1) *Oriente Moderno*, XXI, 1941, pp. 394-95, che riporta l'articolo tradotto in italiano.

conservazione del predominio britannico nei più svariati paesi, poichè questo è utile all'espansione del commercio americano. La posizione economica privilegiata, di cui godono gli Stati Uniti nei paesi sotto dominio inglese, si spiega con la collaborazione di capitali inglesi ed americani, spesso si tratta di capitalisti ebrei, che non fanno distinzione fra Inglesi ed Americani ».

Infatti, nell'ultimo decennio, gli Americani hanno ottenuto vaste concessioni petrolifere in Arabia, son riusciti a partecipare, a parità con la Gran Bretagna, nella costituzione dell'*Iraq Petroleum Company*, società per lo sfruttamento degli idrocarburi irakeni; acquistavano una posizione di preminenza nella regione petrolifera delle Isole Bahrein.

L'anonimo marocchino continuava così: « Gli Arabi sanno benissimo tutto questo, quindi l'appoggio americano all'Inghilterra non fu loro una sorpresa, ed essi sentono il dovere di prendere posizione contro un'alleanza che è loro ostile e quindi contro l'America.

« Gli Stati Uniti sanno benissimo che l'Inghilterra sta per crollare e sono corsi in suo aiuto per timore che cada prima che l'America abbia consolidato il suo diritto alla successione, anzi, per non lasciarsi sfuggire l'eredità, sono disposti al pagamento anticipato. È nota l'influenza che hanno in Inghilterra gli Ebrei fin dal tempo di Disraeli e di Rotschild; cadendo l'Impero britannico, gli Ebrei guardano come loro roccaforte agli Stati Uniti.

« In conclusione, l'alleanza degli Stati Uniti con l'Inghilterra ha dato agli Arabi la prova decisiva che la politica araba dei due paesi è unica; che le aspirazioni americane sono quelle stesse degli Inglesi, e che il centro politico degli Ebrei si è spostato dall'Inghilterra agli Stati Uniti ».

Abbiamo riportato integralmente questi ultimi brani, perchè, come vedremo, attraverso la sintetica esposizione dei recenti avvenimenti, essi dimostrano a pieno la giustezza delle considerazioni fatte dal loro autore.

Gli Stati Uniti e gli sviluppi della guerra nel Vicino Oriente

Il 25 novembre 1941, alla vigilia della dichiarazione di guerra degli Stati Uniti con le Potenze del Tripartito, Roosevelt nominava l'ex Ambasciatore in Russia ed in Francia, Bullitt, proprio rappresentante nel Vicino Oriente. La sua missione doveva consistere nel « raccogliere precise informazioni e fare un attento studio sulla situazione del Nilo, del Mar Rosso e possibilmente anche del Golfo Persico e della Palestina » (1).

Il messo della Casa Bianca giungeva il 21 dicembre al Cairo, poi si recava a Beirut. Alla fine di dicembre era a Gerusalemme, il 9 gennaio arrivava a Teheran, per condurre trattative sui rifornimenti di materiale bellico americano. Passava quindi in India.

Quasi contemporaneamente, due missioni militari statunitensi si recavano nel Vicino Oriente: una, per la consegna a Bassora di forniture belliche alla Russia; l'altra per dare aiuti alla R.A.F.

Il 4 dicembre 1941, Roosevelt estendeva alla Turchia la legge di « prestito ed affitto » per la fornitura di materiale da guerra. Il 18 marzo dell'anno seguente, Mehmet Munir Ertegün, Ambasciatore turco a Washington, aveva un colloquio con il sottosegretario Sumner Welles, circa le forniture belliche alla Turchia, in base a questa legge.

Welles, parlando alla stampa, diceva che i due Governi non avevano concluso in effetti alcun accordo, ma che erano state « preparate le vie per fornire alla Turchia il maggiore aiuto possibile » (2). Precisava che la Turchia aveva sempre pagato in contanti, fino a quell'epoca il materiale ricevuto dagli Stati Uniti.

Tali forniture belliche erano poi completamente sospese nel luglio. Gli Stati Uniti intensificavano però gli acquisti di cromo e di altre materie prime, allo scopo di procurarsi un'abbondante scorta, e fornivano grano per 1300 tonnellate.

La legge di « prestito ed affitto » era anche estesa, il 3 maggio, all'Iran e all'Irak, a condizione che le armi e le munizioni non fossero esportate.

(1) Da un comunicato dell'*Associated Press* del 26 novembre 1941, riportato da *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 4, nota (3).
(2) *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 148.

L'Iran serviva come base pei rifornimenti alla Russia ed era invaso da forze americane spadroneggianti. Il contegno degli statunitensi era mal tollerato dagli iraniani: John Winsor, esperto d'irrigazione, inviato da Washington, era aggredito, presso Sciraz, da ribelli, che lo malmenarono, danneggiarono la sua automobile e s'impadronirono dei suoi bagagli. Le autorità locali s'affrettavano a dichiarare che si trattava di un « episodio sporadico senza apparente fine politico », mentre, invece, era il fuoco che covava sotto la cenere ed esploderà al momento opportuno in tutta la sua veemenza!

A fine luglio, le truppe inglesi dell'Irak lasciavano questo territorio per colmare le perdite dell'offensiva italo-tedesca nell'Egitto; esse erano sostituite dai contingenti americani, sbarcati a Bassora.

Con l'Egitto, gli Stati Uniti concludevano un accordo, nel dicembre 1941, per l'acquisto di due milioni e mezzo di *qintar* (1) di cotone di fibra lunga. La spedizione dai luoghi di produzione ai porti cominciò nel maggio 1942 e il trasporto in America, compiuto da navi statunitensi, ebbe luogo in piena estate. L'esportazione del prezioso prodotto egiziano incontrava sensibili difficoltà a causa della scarsezza del tonnellaggio e del controblocco posto dall'Asse.

L'Associazione degli esportatori di cotone d'Alessandria faceva voti che le navi trasportanti in Egitto materiale bellico degli Stati Uniti, anzichè ritornare vuote, esportassero cotone. Il voto era abbastanza platonico, perchè anche i rifornimenti militari raggiungevano esigue quantità.

Infatti, la Commissione per lo studio della legge di « prestito ed affitto » — estesa anche all'Egitto — esaminava a lungo « che cosa l'Egitto può domandare agli Stati Uniti secondo la nuova legge » e decideva soltanto di prendere contatti con i funzionari americani, i quali si trovano a questo scopo nella terra dei Faraoni ed hanno preceduto i contingenti militari, la cui presenza destava le sentite proteste del Primo Ministro Nahas Pascià.

Nel settore dei trasporti è stato raggiunto un accordo tra la società americana *American Export Lines* e la società di navigazione egiziana *Misr*, per cui gli armatori statunitensi hanno ceduto alla compagnia egiziana 4 motonavi del tipo « Exmoor » di novemila tonnellate, in cambio di una partecipazione azionaria statunitense nella società egiziana, che diventa a sua volta rappresentante in Egitto della compagnia nord-americana.

Da queste svariate notizie risulta evidente quanto già abbiamo affermato, e cioè l'organizzazione di un sistematico complesso di attività, con l'unico scopo di sostituirsi agli Inglesi in tutto il Vicino Oriente.

Ma, gli Stati Uniti, per raggiungere le loro finalità, si servivano, altresì degli elementi siro-libanesi emigrati in America e del Sionismo.

America e Sionismo

La comunità siro-libanese di New York ammonta a circa un milione di persone, per tre quarti nati in America. Il Governo di Washington otteneva, un po' con abili lusinghe, un po' con la forza, che cinquantamila libanesi si arruolassero nell'esercito statunitense. Ciò serviva a far leva sui libanesi residenti in patria, per dimostrare come i loro connazionali emigrati si arruolavano come « volontari » (sic) sotto la bandiera stellata! Inoltre, patrocinato dagli elementi ebraici dell'alta finanza di Wall Street, veniva costituito un comitato nazionale libanese, presieduto dal commerciante Giorgio Daghir, il quale organizzava una campagna per la sottoscrizione ai prestiti di guerra.

Accanto all'attività di questi elementi arabi, venduti agli interessi demoplutocratici, bisogna rilevare quella dei Sionisti negli Stati Uniti, favoriti in maniera particolare dagli organismi politici ed amministrativi.

Anche oggi, come durante la precedente guerra mondiale, si svolge negli Stati Uniti un intenso lavorio sionista e filosionista. L'*American Palestine Committee* richiedeva, nel suo ordine del giorno, che « nel nuovo ordine internazionale gli Ebrei godano dell'uguaglianza civile, religiosa ed economica con tutti gli altri cittadini e che l'assistenza internazionale si dedichi ad incoraggiare lo sviluppo della sede nazionale ebraica in Palestina, mediante l'immigrazione e la colonizzazione » (2).

(1) Il *qintar* è uguale a kg. 44,930.
(2) *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 287.

Lord Wedgwood, sempre malcontento delle direttive britanniche verso la Palestina, «consigliò agli Ebrei statunitensi di non domandare più nulla all'Inghilterra e di adoperarsi invece affinchè gli Stati Uniti accettino il Mandato sulla Palestina » (1).

Nella Conferenza dei Sionisti nordamericani, Chajm Weizmann, presidente dell'organizzazione sionista mondiale, e D. Ben Garton, presidente del comitato esecutivo dell'Agenzia Ebraica, rinnovarono le loro ben note apologie relative alla costituzione in Palestina di uno Stato ebraico. Nè basta, perchè il Weizmann otteneva un colloquio col Presidente Roosevelt, durante il quale venivano esaminate le « possibilità di dare soddisfazioni immediate alle rivendicazioni ebraiche in Palestina e nei paesi arabi in genere » (2).

Il 2 novembre scorso, ricorrenza del 25° anniversario della nefasta dichiarazione Balfour, ebbe luogo a New York una grande cerimonia celebrativa alla quale partecipò anche il Segretario di Stato Cordell Hull, in rappresentanza di Roosevelt.

Analoghe celebrazioni venivano compiute a Londra e a Gerusalemme. Smuts inviò un messaggio che parla della sua fede immutata nella Dichiarazione Balfour, che dovrà essere letteralmente applicata.

L'esaltazione di tale dichiarazione è apparsa un'aperta sfida ai Palestinesi e una sicura minaccia per la loro sorte. L'Emiro Abdallah della Transgiordania si rendeva interprete presso l'alto Commissario britannico della Palestina dell'opposizione degli Arabi ad un progetto di uno Stato ebraico.

Contro questo atteggiamento filosionista così dannoso alla civiltà europea e cristiana, la Santa Sede prendeva posizione con un comunicato ufficioso dell'Agenzia *La Corrispondenza*.

« In relazione alla ripetutamente annunciata risurrezione del famigerato *Progetto Balfour per la Palestina* (3), l'Agenzia *La Corrispondenza* crede di sapere che il pensiero degli ambienti vaticani sull'argomento è oggi, ancora quello espresso nel pro-memoria inviato dalla Santa Sede al Consiglio della Società delle Nazioni il 4 giugno 1922 e precisamente:

1) la preponderanza assoluta degli Ebrei su tutte le altre popolazioni e confessioni risulterebbe gravemente lesiva dei diritti acquisiti da queste ultime;

2) la Santa Sede non accetterà mai che sia messo in discussione la proprietà dei Santuari che da secoli, nella quasi loro totalità, anche sotto la dominazione turca, sono in pacifico possesso dei Cattolici.

« Non è improbabile — conclude l'Agenzia — che dell'immutato pensiero della Santa Sede siano stati edotti, anche recentemente, quanti si lusingavano di essere riusciti ad ottenere qualche assurdo accostamento ad altre direttive » (4).

Gli irriducibili sostenitori del *Focolare Nazionale* erano così serviti a dovere dal supremo organo regolatore degli interessi cristiani del mondo. La gazzarra d'oltreoceano era sedata dall'opportuna parola di Roma, costante dominatrice della sagge forze sociali e morali!

La spartizione anglo-americana del Vicino Oriente (5)

Il 19 settembre, l'Agenzia telegrafica *Graf Reischach* di Berlino, in un telegramma da Angora, segnalava che ingegneri americani avevano costruito ed inaugurato una grande stazione radiofonica nelle Isole Bahrein.

Questa stazione, munita d'apparecchi modernissimi, era stata impiantata a spese della società petrolifera *Bahrein Petroleum Company*, emanazione dei due *trusts* petroliferi americani indipendenti *Standard Oil of California* e *Texas Oil Corporation*, i quali si sono assicurati — secondo la rivista tedesca *Oel und Kohle* di Berlino — la concessione per ricerche ed estrazione sulle coste africane del Mar Rosso sino alla Somalia italiana.

L'impianto della stazione radio — mezzo di vasta propaganda coi suoi quattro giornali quotidiani — è l'ultimo atto di una serie d'interventi che hanno fatto delle Isole Bahrein un possesso statunitense alla stessa stregua delle Isole Bermude, della Giamaica e delle Antille.

Nelle Bahrein, infatti le autorità inglesi hanno un compito puramente nominale e le truppe americane vi spadroneggiano. Il 4 luglio scorso, l'Emiro locale, in occasione dell'*Indipendence Day* (la festa nazionale degli S. U. A.), si credette in dovere di presentare personalmente i suoi auguri al Console generale degli S. U., mentre, in occasione del genetliaco di Re Giorgio d'Inghilterra, si limitò ad inviare un semplice marconigramma a Londra.

Se tutto ciò non fosse chiaro e significativo per se stesso, dovremmo ricordare, che, con lo sbarco delle truppe americane nelle Isole Bahrein (20 ottobre) e con l'arrivo a Damasco ed in altre località siriane di altre truppe statunitensi, s'inizia una nuova fase della violenta penetrazione americana nel Vicino e Medio Oriente.

I recenti fatti dimostrano la verità di una voce corsa a suo tempo di una convenzione segreta tra Londra e Washington per la spartizione dei paesi arabi. Secondo parecchi giornali dei paesi neutrali, e specialmente *La Suisse* di Ginevra (1), nell'aprile scorso, a Londra, tra il Ministro degli Esteri britannico Eden e l'Ambasciatore americano, venne firmata una convenzione segreta fra i due alleati che determina le rispettive zone d'influenza nel Vicino e Medio Oriente, come segue:

1) l'Egitto, con la penisola del Sinai e il golfo d'Akabah, rimane sotto il controllo inglese;

2) la Palestina diviene zona mista, cioè un condominio anglo-americano;

3) la Siria, l'Irak, l'Iran e tutta la penisola arabica vengono assegnate agli Stati Uniti.

La rivelazione del quotidiano svizzero rendeva chiara l'attività americana nella penisola arabica e nel Golfo Persico, ove continuano ad arrivare numerose missioni statunitensi, finanziarie, agricole, industriali, minerarie, ecc.

Inoltre, nello scorso luglio, la stampa svedese (2) segnalava che, in seguito al soggiorno a Gedda del Ministro plenipotenziario degli Stati Uniti al Cairo ed accreditato presso il Regno arabo saudiano, A. Kirk, erano stati firmati col Re Ibn Saud, alcuni accordi, i quali, oltre a scalzare ogni influenza inglese, ponevano praticamente il grande Stato arabo sotto il controllo economico della Repubblica stellata.

Questi accordi prevedono, infatti:

a) il trapasso alla *Texas Oil Corporation* delle concessioni petrolifere sulle coste del Mar Rosso, già accordate nel 1939 a compagnie inglesi;

b) la costruzione di una ferrovia Gedda-er-Riyad–Golfo Persico, allacciata alla ferrovia dell'Higiaz;

c) la costruzione di un porto moderno a Gedda;

d) la concessione della costruzione di strade e piste camionali, nonchè di servizi autostradali, a compagnie americane, le quali impianteranno officine per la riparazione e il montaggio di autoveicoli, primo nucleo di una futura industria automobilistica araba;

e) l'esecuzione di un vasto programma di lavori d'irrigazione, bacini artificiali, ecc., per la coltivazione del cotone a fibra lunga — come quello egiziano — del caucciù, della canna da zucchero, di altri prodotti adatti alla particolare natura di quel suolo;

f) concessione di un primo prestito di venti milioni di dollari al Regno arabo saudiano ed assunzione di consiglieri ed esperti americani per il funzionamento dell'amministrazione statale.

Intanto a Gedda si sono già stabilite le rappresentanze dei vari *trusts* industriali e petroliferi, mentre la *National City Bank of New York* ha aperto una filiale per le transazioni finanziarie col Regno saudiano.

« Ogni influenza inglese è così eliminata », commenta giustamente Domenico Bevilacqua nel citato articolo de *L'Azione Coloniale*.

(1) *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 287.

(2) *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 380.

(3) Cioè del cosiddetto *National Home*, la sede nazionale pel popolo ebraico, creata da Balfour il 2 novembre 1917.

(4) *L'Azione Coloniale*, n. 47, 19 novembre 1942. Il comunicato era anche riportato da parecchi quotidiani politici.

(5) Per tutte le notizie di questo paragrafo si confrontino: *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pp. 409-10; *L'Azione Coloniale*, n. 45, 5 novembre 1942.

(1) N. 284 del 17 ottobre 1942.

(2) *Svenska Dagbladet* del 26 luglio 1942, come vien riportato da *Oriente Moderno*, XXII, 1942, pag. 409.

Cessioni inglesi

Mentre singolari missioni (come quella *dentaria* nell'Irak), emanazioni degli organismi di spionaggio, informazioni, intercettazione e propaganda, vanno giù e su per i vari paesi del Vicino Oriente, prosegue il programma di accaparramento e di controllo di tutte le fonti di produzione da parte degli americani, i quali vanno tenacemente e silenziosamente scalzando ogni influenza inglese, preparandosi ad assumerne l'eredità.

Il consorzio petrolifero anglo-franco-americano *Iraq Petroleum Company*, fin dal novembre 1940, è passato sotto il completo controllo dei *trusts* americani, che hanno eliminato quei britannici.

Il Governo di Londra, in tale epoca, quale contropartita alle forniture americane (concesse in base alla legge « prestito ed affitto »), cedeva un pacchetto di titoli e di azioni delle varie imprese britanniche nel Sud America, nell'Asia e nell'Africa. Tra queste erano appunto comprese le azioni dell'*Iraq Petroleum Company*, possedute dai *trusts* inglesi e che passavano alla *Texas Oil Corporation*, il potente organismo industriale che, insieme alla *Standard Oil of California*, controlla i petroli delle Isole Bahrein, dell'Arabia orientale ed ora in seguito alla citata convenzione segreta, anche quelli dell'Arabia occidentale sul Mar Rosso.

Non paga di ciò, l'America ha posto le mani pure sul Sultanato di el-Kuweit, alle foci del Tigri e dell'Eufrate, altra terra ricca d'idrocarburi, i quali erano sfruttati da un consorzio anglo-americano: la *El-Kuweit Oil Company*. La partecipazione inglese è stata eliminata e la società è passata sotto il controllo di un altro *trust* statunitense: la *Gulf Oil Exploration*.

La stessa sorte toccava alla *Basrah Petroleum Company*, società che sfruttava una concessione petrolifera nelle vicinanze di Bassora. Anch'essa diveniva una emanazione della *Gulf Oil*.

In Persia, le truppe americane s'insediavano ad Abadan, col pretesto di proteggere le colossali raffinerie di petrolio — le più grandi del mondo — dagli attacchi aerei dell'Asse. Gli americani occupavano inoltre i porti persiani di Bender Sciapur e di Buscire ed imponevano al simulacro di governo che siede a Teheran, la cessione della gestione della ferrovia transiraniana al *trust* metallurgico di Filadelfia, *Baldwin Locomotive Works* contro un prestito di venti milioni di dollari, che dovrà servire per la fornitura di materiale rotabile e fisso, per il completamento di linee in costruzione e in progetto. **Sostituivano altresì in tutto l'Iran le forze sovietiche, che si ritiravano per la difesa del Caucaso.**

I corrotti e depravati soldati d'oltre oceano causavano a Teheran gravi incidenti: Londra cedeva la capitale iranica prima alle forze sovietiche, poi a quelle statunitensi, ma entrambe cagionavano seri dispiaceri, sicchè nella prima decade dello scorso dicembre unità britanniche *rioccupavano* la metropoli persiana. L'Agenzia *Reuter* usava candidamente questo verbo, estremamente significativo, poichè dimostrava quale affidamento possono fare gli Inglesi sui loro alleati!

Nell'Irak, presso i più importanti uffici statali e ministeriali, esiste un ufficiale di collegamento americano con l'incarico di mantenere i contatti con il Comando americano nell'Irak, o, per essere più precisi, di trasmetterne gli ordini. Gli statunitensi, pur spadroneggiando, seguono l'astuta tattica di non immischiarsi, almeno in apparenza, nei conflitti anglo-irakeni, per lasciare agli Inglesi le noie e i grattacapi e fare così comodamente i propri affari.

I propri affari, questo è il caposaldo essenziale di tutta la losca, rapace attività degli Stati Uniti d'America: è l'oro contro il sangue, la cupidigia contro la giustizia, il doppio triangolo contro la Croce. Sono i simboli della congiura anticivile che lottano per predominare, con ghigno satanico, sulla coalizione di forze che difendono il sacro patrimonio sociale, costruito dall'umanità durante millenni di fatiche, di sforzi, di conquiste, di continuo ed indefesso progresso evolutivo.

L'esposizione obiettiva dei fatti citati illumina esaurientemente la premessa di quest'articolo: l'America vuol stabilire sul mondo intiero la supremazia del capitalismo di Wall Street, funzione delle logge massoniche e dei disancorati naufraghi dell'alta finanza ebraica. Tutto ciò è necessario che sia saputo dagli Italiani, perchè, con maggiore cognizione di causa, possano odiare il nemico.

Gli Italiani, araldi di civiltà, generosi dispensatori dei loro portentosi ritrovati, gli Italiani, che hanno sventolato dovunque il vessillo trionfatore del Risorto, insieme alle fatidiche insegne di Roma, gli Italiani, che hanno tutto donato senza nulla chiedere, gli Italiani, che hanno valorizzato e redento le brulle lande delle tre Americhe, ed hanno trasformato distese desertiche in metropoli moderne, sappiano, contro chi combattono; sappiano che hanno di fronte i peggiori nemici della civiltà, coloro i quali, senz'ombra di ritegno, antepongono il più bieco utilitarismo a tutte le idealità, e, perciò, pari alle belve, spinti da un infrenato eccesso, si gettano ai più feroci sadismi, quelli che permettono di distruggere i più bei tesori delle nostre città, i monumenti di sapienza delle metropoli italiane, della stessa Genova, donde sorse il Genio di Colombo, scopritore dell'America!

Santo odio il nostro, come ci comanda il DUCE, ma pervaso da quel sentimento che giustifica le guerre giuste, i conflitti che sono vere crociate dell'umanità e che permettono di eliminare tutti gli anacronismi storici, per costituire una nuova organizzazione mondiale, atta ad assicurare la pace ed il benessere per molte generazioni.

L'Italia, la Germania, il Giappone, ognuna nell'ambito del proprio spazio vitale, Potenze direttrici del globo terracqueo, non permetteranno che si attui la realizzazione delle orditure delle forze anticivili. In Roma eterna, si ripete, così l'evangelico dettame: « et portae inferi non praevalebunt ».

Si consiglia agli abbonati di rinnovare in tempo l'abbonamento per evitare ritardi nell'invio dei fascicoli

TACCUINO DEL COMANDANTE

Camerata ufficiale, tu hai certo pensato, ed espresso ai tuoi collaboratori, idee essenziali per quell'opera educativa ed addestrativa ch'è sacra missione di ogni conduttore di uomini. Ma sei comandante di reparto in guerra! Sei assillato da ogni sorta di piccole e grandi cure: non hai avuto nè avrai tempo di fissar quelle idee su carta, per meglio ricordarle e diffonderle. Lo facciamo noi, in vece tua, nel Taccuino del Comandante.

VIII.

Render ferreo il fisico è necessario;
ma resta vana opera
se non si rende parallelamente ferrea
la ***VOLONTÀ.***

● Nella lotta, in terra in aria in cielo:

per resistere è necessario opporre forza a violenza, contragguato ad agguato, improvvisazione a sorpresa;

per aggredire è necessario manovrare prevenendo ogni contromanovra;

per vincere è necessario moltiplicare energie ed accorgimenti e persistere attraverso ogni vicenda di alterne fortune;

per ciò, nel combattente:

non basta obbedienza, occorre anche convinzione;
non basta esecuzione, occorre anche iniziativa;
non basta precisione, occorre anche ingegnosità;
non basta fedeltà, occorre anche dedizione.

● Bisogna cioè fare di ogni uomo un responsabile cosciente ma docile, un volenteroso cooperante ma autonomo, un conduttore di sè stesso fiero ma devoto: in una parola: un **guerriero!**

● Non si forgiano guerrieri senza infonder loro spirito di sacrificio.

Spirito di sacrificio non conferirai ai tuoi uomini, se non li allenerai a cimenti giustificati dai rispettivi scopi preventivamente spiegati; se non li esorterai ed addestrerai ad abbandonare egoismi anche legittimi ed a spendere energie pur di raggiungere un più prezioso bene.

● Intelletto, sentimento e volontà dovranno essere per ciò sviluppati, allenati, perfezionati parallelamente, in modo che in ogni uomo l'energia materiale non sia schiava d'istinti, e l'affettività non resti allo stato di nobile ma sterile aspirazione.

● Sviluppare la **volontà** senza educare il **sentimento** e **l'intelletto** sarebbe come armare una tribù infida e selvaggia: volontà senza affinamento spirituale è forza bruta a disposizione degli istinti.

● Tieni tuttavia presente che ogni anche nociva tendenza, se moderata, se ricondotta nella giusta carreggiata, se contemperata con antitetiche tendenze, può diventare proficua; è tutto un lavoro minuto e quasi silenzioso di intuito di tatto di senso pratico da parte dei comandanti più vicini alla truppa quello che valorizzando e perfezionando le buone doti giunge persino a render positivamente utili le virtù negative d'ogni soggetto: anche un barbaro assurge ad eroismo se la luce della verità ne desta ed anima le latenti capacità intellettive ed affettive.

● Intelletto non vuol dire genialità (di cui troppo diffusamente si parla mentre è raro dono riserbato a pochissimi); è capacità di comprendere e connettere; si sviluppa con l'esercizio del ragionamento su questioni di natura essenzialmente pratica, esposte e commentate con parola estremamente semplice e chiara.

● Tra i sentimenti più utili alla educazione della volontà è quello della **convinzione di necessità,** non imposta ma sentita in sè e per sè dal soggetto, sia in senso materiale sia in senso morale.

● Ucciderai nei tuoi uomini iniziativa, senso di responsabilità, dignità personale, fiducia, se ridurrai la loro vita militare ad una semplice ed esclusiva sequela di « dovete » e di « non dovete »; se cioè al concetto di « debito » dell'individuo verso la collettività non assocerai il complesso ben più allettante e persuasivo di: **bello - giusto - necessario.**

● E soffocherai ogni buona intenzione se darai motivo di pensare la tua freddezza verso i dipendenti: l'ascendente del capo è proporzionato all'affetto ch'egli ha saputo suscitare nei suoi uomini: affetto virile, beninteso, e non semplice attaccamento a sue comode indulgenze.

● Indulgenza è debolezza; comprensione ed equità invece sono elementi di forza e d'autorevolezza.

● Se, ad esempio, vedi uno dei tuoi uomini che, dopo fatiche o disagi eccezionali ha occhi cupi e labbra serrate, oppure sguardo iroso e parole amare, non andare in collera,

non lo redarguire per l'esterna sua espressione; fai finta di vedere solo la sua sofferenza e — con viso amico e con sobrio appropriato ragionare — dimostragli come proprio quella sua stanchezza darà a lui la voluttà del riposo, quella sua sofferenza renderà più sentita la fierezza della dignitosa sopportazione, quel suo sacrificio accrescerà la gioia per la meritata ricompensa.

● Ai soggetti dalla mente pigra non chiedere sforzi — e cioè impiego di una energia che non hanno — ma **alimenta lo spirito:**

con la nozione della verità: **obiettività;**
con la soddisfazione di meritate lodi: **amor proprio;**
con la gioia del retto ragionare e del forte operare: **fiducia in sè.**

E nel tempo stesso disintossica gli animi da residui istinti bassamente egoistici, da abitudini deviate, da ricordi malsani, da illusioni fallaci, mediante il sano esempio di un tuo modo di vivere, di pensare, d'agire, del quale non farai mistero ad alcuno ma nemmeno menerai vanto nè ti farai aureola di grandezza o di martirio; poichè la massa, troppo avvezza a sentirsi inferiore a superuomini ed a santi, non ti seguirebbe.

Tu invece — con la naturalezza del tuo nobile comportamento — la condurrai sino alle sublimi vette dell'eroismo, senza ch'essa se ne accorga prima di aver compiuto la gesta e ricevuto la palma.

● E quando avrete insieme conquistato la prima palma pensa che nuovi cimenti vi attendono prima del trionfo della causa ch'è vostra poichè è della Patria, e che perciò nuove prove di valore dovrai ottenere dai tuoi uomini. Guardati quindi dall'accentuare troppo di fronte ai dipendenti il valore tuo o quello dei tuoi diretti collaboratori; dimostra piuttosto come l'eroismo sia accessibile a ognuno dei gregari purchè lo voglia; e tieni ben presente, a tal proposito, che val più un nastrino azzurro ad un soldato che dieci ad altrettanti ufficiali.

● Poichè anche la collettività dei tuoi soldati ha il suo senso d'onore.

Ed il senso d'onore costituisce il ponte sicuro che valica l'abisso tra bramosia di godimenti materiali ed aspirazione a soddisfazioni spirituali.

Prezioso è il senso d'onore collettivo, e merita di essere coltivato con cura: quello individuale esclusivo e spinto esaspererebbe la personalità a detrimento della coesione del reparto; ottima cosa è dunque che ragione e generosità intervengano in giusto punto a moderarlo volgendone l'esuberanza a sentimento di solidarietà cameratesca, a sano spirito di corpo, ad appassionato amor di patria.

● **Volontà** coltiverai e farai fiorire in te ed attorno a te, se di te stesso e d'ogni tuo uomo saprai intuire, misurare guarire debolezze, eccessi, e deviazioni. Così:

la caparbietà ammorbidirai allettando ed allenando ad obiettivo esame di cose e di fatti;
l'impulsività convertirai in generosità facendo apprezzare i vantaggi del pacato ragionare;
l'irriflessività correggerai con l'esercizio della facoltà autocritica;
la presunzione ridurrai a fiducia in sè con la ricerca della soglia tra certezza ed illusione, tra sicurezza e dubbiosa possibilità;
il disordine e la grossolanità eliminerai mediante la suggestiva potenza dell'ambiente ordinato e corretto;
l'indifferenza e la volubilità vincerai indirettamente con l'applicazione a lavori semplici e lievi ma progressivamente prolungati, richiedenti essenzialmente attenzione;
lo scetticismo, il freddo calcolo, la repugnanza a lavoro mentale combatterai con bene misurato rigore e con avvedute sferzate all'amor proprio.

● Non deprimere mai l'animo d'alcuno con rimproveri sprezzanti; ma, ove manchi del tutto l'amor proprio — e nessuna altra molla idealistica ne compensi la mancanza — applica pure un regime punitivo severo: talora il colpo di maglio suscita scintille. Occorre però che tu abbia prima esperito ogni mezzo per riscaldare quel cuore alla fiamma di una benefica — anche se egocentrica — passione.

● Fai apprezzare ed amare dai tuoi uomini tutto ciò ch'è buono e giusto; ma nell'insegnare il bene evita di rivelare ignorate malizie alle anime semplici.

● Vinte le debolezze, frenati gli eccessi, corrette le deviazioni, potrai afforzare ed affinare le volontà e cioè, in graduale progressione:

ottenere obbedienze ogni volta più difficili e faticose;
far sentire la soddisfazione intima d'avere una propria convinzione retta e di esprimerla;
apprezzare e premiare chi — con sacrificio anche modesto delle proprie tendenze e comodità — serve il bene e ripudia il male;
elevare a gloria la guerra senza quartiere contro ogni malvagità, ogni ingiustizia, ogni prepotenza;
esaltare — come veri uomini degni di dar vita alle nuove generazioni — soltanto coloro che sanno lottare e vincere per un nobile fine.

● Intorno a questi veri uomini dall'animo forte e integro — anche se di grado modesto — s'irradierà la luce affascinante dell'esempio e ridesterà le anime dormenti e incoraggerà le timide e illuminerà le indifferenti conferendo ad esse quella tonicità virile ch'è:

decisione di agire sempre per il bene;
forza di resistere ad ogni male;
perseveranza per superare ogni crisi;
ardimento per affrontare ogni rischio;
abnegazione per accettare ogni sacrificio pur di far trionfare un'idea.

● Quando avrai bene fortificato la volontà, nulla avrai fatto se con essa non avrai sviluppato anche audacia e tenacia: l'una è l'anima dell'azione, l'altra ne è il tonico corroborante.

● Soprattutto efficace a tale scopo è l'abituare al desiderio anzi alla bramosia della riuscita in ogni anche piccola azione, e nel tempo stesso, alla fiducia nella rivincita in caso di insuccesso.

● La rivincita è per l'uomo ben formato una più grande vittoria agevolata dalla esperienza: poichè ove lo slancio non sia stato in primo tempo fortunato un nuovo slancio riuscirà se congiunto col raziocinio; ove l'accorgimento non abbia avuto successo un nuovo accorgimento trionferà se aiutato da maggiore foga.

● Ma più che le straordinarie e lungamente preparate competizioni, varranno ad educare insieme volontà, audacia e tenacia, opportuni interventi del vigile comandante in ogni atto della normale vita del reparto, per manovrare le due grandi forze in suo potere: sentimento e giustizia.

● Ogni atto addestrativo ed ogni azione esecutiva debbono essere sempre oggetto di cameratesca emulazione, coronata da adeguato premio al migliore; ma il buon volere il sano criterio ed il generoso perservare, anche se sfortunati, non debbono mai restar privi della meritata lode.

● Nelle gare d'ogni specie metti sempre in rilievo gli elementi «morali» che entrano in gioco ad ogni mossa dei competitori; soprattutto encomia la fede e la tenacia che han deciso, in un breve ultimo istante, una lunga alternativa di prevalenze d'una parte e dell'altra.

● La tua opera d'affinamento dei soggetti sarà ricca di risultati se preceduta ed accompagnata da quella d'affinamento di te stesso.

Ascolta e segui ogni suggestione di bene soffermandoti a pregustare prima — e ad assaporare dopo — il piacere di vincere tendenze delle quali non ti senti fiero: tutta la tua azione di comando ne sarà illuminata e nobilitata; ed i tuoi uomini, più presto che tu non lo creda, ne saranno conquistati e quasi affascinati.

● Così trasformerai, nella tua gente:

la supina accettazione del dovere, in **gioia di lavoro;**

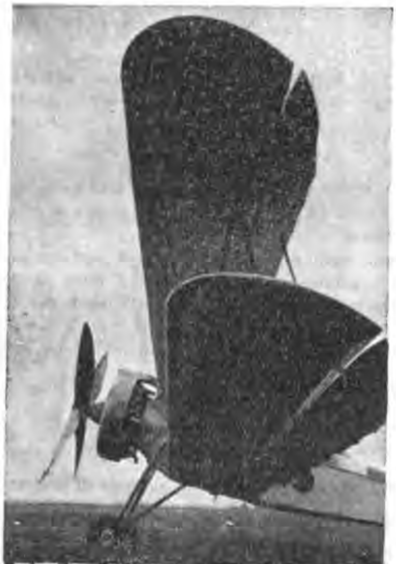
le superficiali relazioni personali in **caldo cameratismo;**

la rassegnata sopportazione di disagi in **consapevole dedizione;**

l'istintivo senso individualista in **ambizione di meritate ricompense;**

ma soprattutto, per virtù dei legami spirituali che pur facendo tutti capo a te si stabiliranno tra uomo e uomo, **farai del tuo reparto un magnifico organismo** pieno di vigore ed esuberante di vitalità, pronto ad ogni prova, **teso e fremente nella sete di gloria e di vittoria.**

Variante alla 5ª puntata del «Taccuino del Comandante»; Fasc. Novembre-Dicembre 1943-XXI - Pag. 578 - 1ª col., 6ª riga del testo: sostituire **ma** con **non**.



VOLI E MOTORI

nella stratosfera

del tenente colonnello

GIUSEPPE MORMINO

È curioso osservare come per lungo tempo non sia stata attribuita molta importanza all'elemento quota negli aeroplani destinati al servizio guerresco.

Fra apparecchi di caratteristiche uguali la maggiorazione di quota significa maggiorazione di velocità. La resistenza aerodinamica decresce mano mano che ci si innalza, nello stesso modo che decresce la densità dell'aria. La velocità massima dell'aeroplano cresce in rapporto inverso alla radice cubica della densità.

Passando da quota 5000 a quota 10.000 la velocità aumenta oltre il 20 %: il caccia a 600 chilometri–ora diverrebbe un caccia a 720 chilometri–ora. Il vantaggio, come si vede, è notevole.

L'esperienza dimostra che in tutti i tempi le esigenze imperiose della sicurezza hanno obbligato il pilota a utilizzare il massimo della quota raggiungibile.

Nel 1918 i bombardieri, sotto la minaccia dell'artiglieria e della caccia, compresero ben presto il vantaggio di poter volare a 4000 o 5000 metri e i caccia furono naturalmente costretti a seguirli. Attualmente i bombardieri possono librarsi oltre i 12.000 metri.

La superiorità di quota è indispensabile quindi anche al caccia per imporre il combattimento all'avversario.

Ma il bombardiere ottiene con la quota il vantaggio di riuscire a evitare almeno il fuoco delle artiglierie poichè il rendimento del tiro contraereo decresce rapidamente aumentando la velocità e la quota di navigazione.

La guerra di Spagna dimostrò per prima l'importanza della superiorità di quota.

I bombardieri rossi, che potevano eseguire le loro missioni senza venir disturbati nè dalla caccia nè dalle artiglierie, si trovarono bruscamente in presenza delle prime batterie da 88 millimetri a grande velocità iniziale fornite dalla Germania ai falangisti. E le perdite furono ingenti: gli apparecchi venivano abbattuti ai primi colpi. Rapidamente l'aviazione rossa, avendo calcolato i risultati ottenibili in confronto alle perdite che avrebbe dovuto sopportare, rinunciò quasi del tutto al bombardamento.

La stessa guerra di Spagna ne fornì una controprova. L'artiglieria rossa, molto meno potente dell'artiglieria nazionale, non poteva agire efficacemente ad una quota superiore a 5000. Le azioni di bombardamento condotte contro i porti di Majorca, furono avvantaggiate da questo accorgimento, presentandosi i bombardieri sugli obbiettivi a quote superiori. Così si poterono compiere le missioni con sicurezza e bombardare con efficacia i porti e le navi. Ma i rossi non cercarono di fornirsi di batterie contraeree più potenti, come non cercarono di inviare i loro bombardieri a maggiori quote.

Agli inizi della guerra attuale gli aviatori tedeschi incontrando sul fronte francese una difesa contraerea di potenza non superiore a quella dei rossi in Spagna, passavano indisturbati.

Dopo alcune sconfitte aeree subite a bassa quota, le aviazioni francese e britannica scoprirono che al di sopra dei 6000 metri la velocità degli apparecchi del 1939 li proteggeva dai colpi da 88 millimetri almeno nella proporzione in cui la velocità degli apparecchi del 1918 proteggeva a 4000 metri dai colpi da 75 millimetri. La lezione si estendeva evidentemente agli apparecchi germanici che sorvolavano le batterie della difesa contraerea britannica da 94 millimetri.

Una salita a quota 4000 fu fino d'allora giudicata la più favorevole alla navigazione e al bombardamento per evitare le offese nemiche. I belligeranti nei loro comunicati confessarono i magri risultati delle offese da terra contro le incursioni aeree. Rimaneva da considerare la necessità di proteggersi contro la caccia. I due avversari vi riuscirono con metodi differenti.

Le aviazioni francese e britannica ricorsero nel volo notturno ad una quota che riduceva molto l'efficienza della caccia nei settori illuminati, essendo la velocità sufficiente per difendersi dai cacciatori nei settori oscuri.

Dopo l'eliminazione dell'aviazione francese, la Raf perseverò nella stessa tattica in azione diurne, contro obbiettivi costieri e ricorrendo alle alte quote solo per proteggersi sufficientemente contro la caccia.

L'aviazione germanica si limitò da principio ai bombardamenti diurni, quasi sempre accompagnati dalla caccia. Solo successivamente essa completò l'azione diurna con l'azione di notte. Ma, simultaneamente, spingeva al massimo l'utilizzazione della quota per il bombardamento di giorno, e per la prima volta penetrò sistematicamente nella stratosfera.

L'impiego dei nuovi motori di potenza nettamente superiore rispetto ai motori del 1939, l'impiego come bombardiere leggero del « Messerschmitt 109 », la sostituzione dei bombardieri pesanti come il « Dornier 17 » con bombardieri a carico medio come i « Messerschmitt 110 », la prossimità degli obbiettivi e la riduzione relativa del peso del combustibile trasportato, permisero alle spedizioni di bombardieri germanici diurni la navigazione fra i 10.000 e i 12.000. Secondo le dichiarazioni ufficiali britanniche riportate dalla stampa neutrale, squadriglie da bombardamento germaniche sarebbero state incontrate a 12.500 metri.

Ci si fermerà a questo punto?

I 12.500 metri sono certamente la massima quota pratica degli apparecchi militari attuali forniti dei più potenti motori in servizio. Ma la stampa britannica ha annunciato che la sua industria aeronautica studia motori che potranno raggiungere i 20.000 metri. L'industria americana che fu la prima a mettere sul mercato i compressori a turbina di scappamento sarà — così come essa assicura — in grado di seguire su tale strada. Mentre le aviazioni dell'Asse non si faranno certamente cogliere alla sprovvista, nè precedere.

Progettare motori che raggiungano i 20.000 metri non è certamente problema di semplice soluzione. Tale quota non deve peraltro infirmare la precisione del lancio. La guerra 1914–18 aveva dimostrato che vi sono notevoli dispersioni anche nel lancio da 2000 e 4000 metri. Certamente le altezze estreme non sono favorevoli al lancio: non è da 20.000 metri, e neanche da 12.000 che si può pensar di bombardare un determinato obiettivo con una ragionevole efficacia, specie se l'obiettivo presenta dimensioni ridotte.

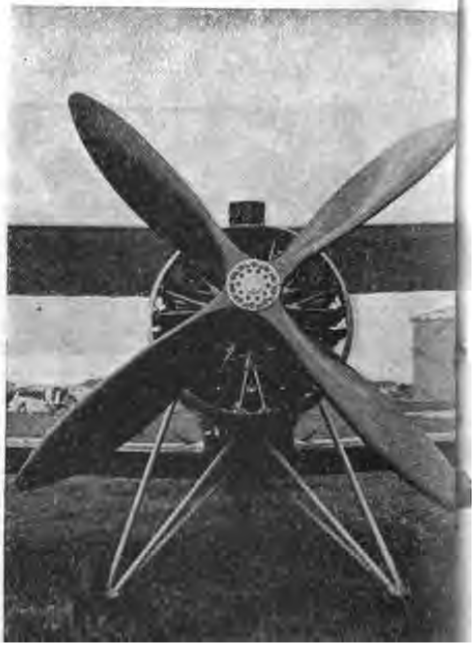
Ma una obiezione del genere può farsi a maggior ragione circa l'accrescimento della velocità, e nondimeno tutta la storia del bombardamento degli ultimi sei o sette anni appare una continua corsa alla velocità per sfuggire alla caccia. Si è reso indispensabile rinunciare ai metodi in uso per l'esecuzione dei lanci, nei tempi, non tanto lontani, in cui si riduceva al minimo la velocità di un apparecchio con carico di 50 chilogrammi al metro quadrato. I metodi di lancio e gli obiettivi si sono adeguati ora alle velocità realizzabili.

L'unica fondata riserva alle operazioni ad alta quota e agli apparecchi che la permettono era di ordine fisiologico: l'uomo sopporta difficilmente le altezze alle quali le esigenze delle operazioni lo costringono a battersi.

Una così fatta riserva era stata mossa a suo tempo circa l'accrescimento della velocità quando, confondendo velocità con accelerazione, ci si chiedeva come avrebbe potuto l'organismo umano resistere allo sforzo durante le evoluzioni. Ci si rassegna ad ammettere che sarà necessario aumentare ancora il raggio di virata (come quando nel campo automobilistico si passò dai 60 ai 120 chilometri) o impiegare velocità ridotte nelle virate.

L'obiezione per quanto si riferisce alla quota è più salda e legittima.

Poichè i progressi di altezza realizzati negli ultimi dieci anni di tecnica aviatoria sono stati d'ordine piuttosto modesto. Parliamo, sarà bene rilevare, di progressi esclusivamente pratici e cioè di progressi non da primato perchè questi devono subire una lunga e laboriosa trafila di assestamento prima di passare nella pratica normale degli apparecchi di serie.



In alto: APPARECCHIO DA VOLO STRATOSFERICO
In basso a destra: GRUPPO MOTOPROPULSORE DI APPARECCHIO DA VOLO STRATOSFERICO

Rassegna delle FORZE ARMATE

L'azione anglo-americana nel N.A.F.

Nella nostra ultima cronaca avevamo solamente enunciato il nuovo problema dei rifornimenti al corpo d'occupazione che si era imposto agli anglo-americani con l'aggressione contro il N. A. F.

A distanza di circa due mesi dall'inizio dell'azione, tale problema domina la situazione e mantiene tutto il suo valore decisivo sulla condotta delle operazioni in ogni settore.

Il primitivo sforzo fu compiuto, come già detto, sopprimendo alcune correnti di traffico fra le più vitali, ma essendosi dovute riprendere tali normali attività, tra cui quella principale di inviare viveri in Inghilterra, il corpo di spedizione è alimentato nella misura minima indispensabile al proprio assestamento.

Negli sbarchi avvenuti in Marocco ed in Algeria molti hanno voluto vedere una conferma delle cifre propagandistiche diramate a getto continuo dalla radio e dalla stampa nemiche.

Chi ha raccolto tali voci non può essere che un osservatore superficiale dei fatti, se non addirittura in mala fede.

La realtà della situazione del naviglio mercantile nemico è stata chiaramente illustrata dalle fonti ufficiali delle Potenze del Tripartito; ed è su tali basi che la situazione deve essere valutata.

Nessuno ha mai affermato che il nemico non avesse più tonnellaggio a disposizione, ma in piena aderenza alla realtà è stato sempre riportato che esso non è sufficiente per far fronte a tutti gli impegni derivanti dall'obbligo di manovrare per linee esterne in una zona che praticamente abbraccia tutto l'orbe terracqueo.

Dei quaranta e più milioni di stazza con i quali gli anglo-americani ed i loro alleati hanno iniziato la guerra, oggi, tenendo conto dell'incremento dato dalle nuove costruzioni, ne rimangono grosso modo venticinque milioni.

Si comprende facilmente come sopprimendo alcune correnti di traffico, sia sempre possibile al nemico fare uno sforzo notevole in un dato settore.

Al limite si potrebbe anche ammettere che tutti i venticinque milioni di naviglio possano essere concentrati in un solo mare. Ed allora non cinquecento potrebbero essere le navi da trasporto impiegabili, ma cinquemila (dando ad ognuna di esse la stazza media di tonn. 5000).

È evidente l'assurdità di tale ipotesi, ma su ciò è utile soffermarsi per ribadire sempre più profondamente il concetto che una fra le maggiori vie dirette verso la vittoria finale è proprio quella aperta dalle voragini che inghiottiscono continuamente unità mercantili nemiche.

Il mese di dicembre non ha visto importanti azioni terrestri sul fronte della Tunisia e questo, se può attribuirsi in parte al modesto spirito d'iniziativa che anima i Comandi anglosassoni, prova altresì che i mezzi a disposizione non erano tali da permettere a questi una avanzata rapida verso la zona occupata dalle forze dell'Asse. Se pensiamo che esse erano necessariamente minime all'inizio della nostra occupazione è facile dedurre quanto gravi siano per gli anglo-americani le conseguenze di non aver potuto agire con tempestività.

Oggi la situazione è totalmente cambiata. La Marina Italiana e l'aviazione dell'Asse, hanno svolto e svolgono giornalmente una attività formidabile con il duplice scopo di alimentare e potenziare il corpo di spedizione in Tunisia e di contrastare l'azione nemica lungo le rotte mediterranee ed atlantiche.

Ho chiamato formidabile l'azione della Marina, perchè lo sforzo sopportato dalle nostre unità da guerra e mercantili e dai loro equipaggi è veramente titanico. È vero che il percorso tra le maggiori isole italiane e la costa Tunisina è breve, ma lungo quel tratto di mare si è ammassata l'offesa nemica subacquea, aerea e di superficie, e tale offesa non deve assolutamente essere sottovalutata, sia perchè esiste realmente, sia per non svalutare con essa l'opera svolta dai nostri meravigliosi equipaggi per i quali non sarà mai sufficiente la gratitudine del Paese.

La fine dell'Ammiraglio Darlan

Tutte le azioni delittuose colpiscono dolorosamente e sono fonte di tristezza per gli uomini onesti e perciò l'assassinio dell'Ammiraglio Darlan incide profondamente nel nostro animo di italiani.

Amanti della più chiara e sicura lealtà, abituati a combattere sempre e dovunque a viso aperto, sentiamo in misura elevata l'avvilimento di trovarci di fronte un nemico subdolo e tenebroso.

Ammiraglio è sinonimo, in Italia, di persona retta, schietta, forgiatasi in anni di sacrificio e pronta a dare la propria vita per l'onore e la gloria del Re e della Patria. Morire al proprio posto di combattimento assicurando la vittoria sul mare alla propria Squadra è la fine agognata di chi sul mare combatte.

Se fosse permesso scherzare di fronte alla maestà della morte, potremmo dire che l'Ammiraglio Darlan è morto al proprio posto di combattimento. Nel corridoio di un ufficio a terra. La carriera di quest'uomo, oggi scomparso dalla scena del mondo, si è infatti svolta più nei meandri della politica di corridoio che sulla plancia delle navi.

Egli ha servito, od ha creduto di farlo, più se stesso che la Marina francese, ed ha certamente tradito con la Patria quelli che in lui avevano creduto.

Mentre egli passava al nemico, aggressore dell' Impero Francese, uno degli ammiragli da lui dipendenti cadeva ferito in combattimento contro superiori forze americane ed inglesi nelle acque di Casablanca.

Perchè Darlan aveva permeato di odio anti inglese alcuni settori della Marina da guerra da lui dipendenti, se egli poi aveva in animo di tradire? Mistero di un anima che non ha seguito una rotta dritta e sicura, ma ha preferito navigare serpeggiando. Forse al momento dello sbarco americano ha intravisto nuovi ed insospettati vantaggi personali e non ha esitato a rinnegare il suo recente passato.

Ignoriamo cosa pensino di lui gli ufficiali della ex Marina francese.

Alla luce dei recenti avvenimenti noi in Italia, pur deprecando l'azione delittuosa, dobbiamo concludere che con Darlan scompare uno degli esponenti di quella miseria morale che ha dominato la Francia negli ultimi decenni.

Che il suo successore si chiami Giraud o Noguès o De Gaulle, a noi poco interessa. Chi si metterà contro di noi sarà combattuto fino alla vittoria.

Se i nostri nemici preferiscono al leale combattimento il pugnale o la rivoltella dell'assassino, se cercano alleati tra capi malfidi e pronti ad offrirsi ora a l'uno ora all'altro, non possiamo trarre da ciò che motivo di maggior fiducia nella bontà della nostra causa, per la quale lottiamo rischiando la nostra vita ed il nostro sangue e non quello di mercenari dalla subdola coscienza.

La guerra nel Pacifico

Continua l'azione di logoramento della flotta americana nella zona della Nuova Guinea e delle Isole Salomone. I comunicati delle due parti sono al solito ben diversi, ma mentre quelli nipponici si mantengono su di una linea di sobrietà e di serietà denunciando solo quegli avvenimenti che alla

resa dei conti si dimostrano assolutamente veritieri, quelli anglo-sassoni continuano ad essere emanati nella forma propagandistica e pubblicitaria usata in quei Paesi anche per la vendita di prodotti commerciali ed industriali.

Ogni bomba lanciata da un aereo americano assume le proporzioni di un disastro nazionale per il nemico, ed ad ogni colpo di cannone sparato dalle unità statunitensi corrisponde la sparizione di un'intera squadra navale nipponica.

La verità è che i giapponesi mantengono in modo totalitario le loro posizioni strategiche e costringono il nemico a durissimi combattimenti per conquistare qualche breve alloro locale, in zone terrestri, come è dimostrato dai combattimenti attualmente in corso nella zona di Buna.

La Marina e l'Aviazione della Marina Imperiale sono sempre pronte all'azione, quando questa si presenta favorevole.

Nel mese di dicembre u. s., registriamo così lo scontro notturno al largo dell'isola Lounga (1° dicembre 1942) nel quale una flottiglia di cacciatorpediniere nipponici, agendo isolatamente e di sorpresa, ha inflitto le seguenti perdite al nemico: 1 nave da battaglia; 1 incrociatore tipo « Augusta » (Tonn. 9050 – IX/203 – velocità 32,7); 1 incrociatore tipo « Brooklyn » (Tonn. 9700 – XV/152 – velocità 32,5); 2 cacciatorpediniere; perdendo un solo cacciatorpediniere e subendo il danneggiamento di alcuni altri. L'episodio è importante sia per i risultati conseguiti con mezzi relativamente modesti sia per la conferma dell'ottimo addestramento nipponico, specie negli scontri notturni, e dell'altissimo spirito combattivo ed eroico che anima le forze armate del nostro alleato orientale.

La guerra di corsa

Un recente comunicato del Comando Supremo Germanico dà notizia di un'altra forma di attività navale e comunica cifre delle perdite inflitte al naviglio anglosassone dalle navi corsare di superficie: 31 piroscafi per un totale di 187.000 tonnellate di stazza lorda.

Il comunicato cita alcuni nomi delle attuali navi corsare ed i commenti ufficiosi illustrano le loro gesta, solo in parte note. Esso rivela inoltre una forma di attività della Marina da guerra rimasta fino ad ora quasi sconosciuta.

Già nella passata guerra la Marina tedesca aveva combattuto sugli oceani con navi corsare, ed in modo così brillante ed eroico, che finite le ostilità gli stessi ambienti navali inglesi avevano esaltato le gesta dei marinai germanici.

Sono a tutti note le vicende dell'incrociatore *Emden*, dell'incrociatore *Königsberg*, dell'incrociatore *Dresden*, del *Mowe*, del *Seeadler*, ecc. Esse sono state ampiamente illustrate da numerose pubblicazioni nel passato dopoguerra, ed hanno formato una gloriosa tradizione alla quale si è riallacciata immediatamente la ricostituita Marina hitleriana.

Per chi non è abituato alla vita sul mare può riuscire difficile immaginare la somma dei sacrifici richiesti agli equipaggi corsari, ma ognuno può ben pensare cosa voglia dire vivere per interi mesi a bordo di una nave di non grande tonnellaggio, in mari completamente circondati da basi nemiche, senza speranza d'interrompere mai la monotonia delle ore di navigazione, altro che per rifornirsi o per combattere, sapendo che solo alle proprie forze è affidato il succeso.

Vita durissima, fatta di continui allarmi, che non permette di abbandonare sia pure per un istante la più accorta vigilanza, dato che un attimo di distrazione può costare la perdita della nave. Sempre pronti a giuocare d'astuzia o d'audacia, sempre pronti a dare la vita, i marinai corsari navigano da un oceano all'altro in cerca di navi mercantili possibilmente isolate o alla caccia di unità similari in servizio di pattugliamento della rotta dei convogli. Compenso di tutto questo è solo la consapevolezza di servire il proprio Paese e lo spettacolo ricorrente dei superbi miracoli naturali che Iddio offre in premio a coloro che navigano sugli oceani e sui mari della terra. Come si riforniscono le navi corsare? Questo fa parte dei segreti della loro organizzazione, ma è facile immaginare che a tale scopo servono sia le prede, sia altre navi amiche con le quali hanno appuntamento in zone poco frequentate dei vari oceani.

I nomi più famosi fra i corsari di questa guerra sono quelli del *Pinguin*, dell'*Atlantis*, del *Thor* e del *Cormoran*. Quest'ultimo particolarmente caro a noi italiani perchè è stato il vendicatore del nostro *Colleoni*. Nelle acque di Suda i cannoni del *Sydney* immobilizzarono con una salva fortunata il nostro incrociatore leggero che fu finito dai siluri degli aerei nemici, dopo aver strenuamente combattuto; nelle acque dell'Australia i siluri ed i cannoni del *Cormoran* seppellirono nei gorghi il *Sydney* e tutto il suo equipaggio, nessuno escluso. L'incrociatore ausiliario tedesco, colpito a morte, potè invece raggiungere la costa e salvare la sua gente.

Il *Sydney* aveva le seguenti caratteristiche; dislocamento: Tonn. 6839; armamento VIII 152 – VIII 102 – IV 47 – XII mitragliere – VIII tubi lanciasiluri; velocità miglia 32,5.

Non si conoscono le caratteristiche e l'armamento del *Cormoran*, ma sembra fosse un piroscafo già appartenente all'Hamburg Amerika Linie, trasformato in incrociatore ausiliario con cannoni di medio calibro e tubi lancia siluri.

Il corsaro *Thor*, oltre a varie unità mercantili, attaccò e ridusse a mal partito nelle acque del Sud America due incrociatori ausiliari inglesi, l'*Alcantara* di 22.000 tonnellate ed il *Carnarvon Castle*, costringendoli a riparare rispettivamente a Rio de Janeiro ed a Montevideo.

Per naturale riserva imposta dalle esigenze belliche, poco è possibile conoscere dell'opera svolta dalle navi corsare. Basta sapere che esistono e corrono i mari, per dare a noi sempre maggiore la certezza della vittoria, costringendo invece il nemico a dividere le proprie unità di superficie, distogliendole da altri compiti, per pattugliare le rotte seguite dalle maggiori correnti di traffico.

A guerra finita conosceremo i particolari delle loro azioni e solo allora le potremo apprezzare pienamente.

È doveroso però fin d'ora seguire con pensiero riconoscente questi uomini che fanno della bravura, del coraggio e della capacità marinaresca le loro armi principali e che tanto validamente contribuiscono alla vittoria.

Dichiarazioni degli ammiragli Cunningham e Harwood

La Marina italiana non ha bisogno dei riconoscimenti del nemico per avere la coscienza della propria forza e la misura dei gravi compiti che le sono affidati in questa guerra, tuttavia anche dalle parole avversarie si possono ritrarre utili insegnamenti.

Dice Cunningham alla sua stampa: non crediate che con la nuova situazione in Libia ed in Algeria il problema principale della Marina inglese, il transito attraverso il Mediterraneo, sia risolto. Perchè questo importantissimo evento si realizzi, bisognerebbe che la flotta italiana più non esistesse, ed invece siamo ben lontani da tale situazione. La flotta italiana è più forte che mai, i suoi equipaggi sono agguerriti da tutte le esperienze della guerra in corso, e le nuove basi navali di Biserta e Tunisi, agevolano il suo compito nel Canale di Sicilia.

L'Ammiraglio Harwood, comandante della Squadra inglese operante nel bacino orientale del Mediterraneo, d'altra parte precisa che data l'attuale situazione, il rifornimento dell'isola di Malta può essere compiuto partendo dalle basi del levante e perciò è meno dispendioso e rischioso di quando i rifornimenti dovevano arrivare da ponente.

Ciò può anche essere vero, ma l'Ammiraglio inglese dimentica che l'importanza di Malta, appunto per l'odierna situazione creatasi con la nostra occupazione della Tunisia, è notevolmente diminuita, dato che le nostre correnti di rifornimento possono essere avviate in zona di mare difficile da controllare con mezzi navali ed aeronautici basati nell'isola, e quanto meno aventi le stesse possibilità se non inferiori, di quelli che si appoggiano ai sorgitori o agli aeroporti dell'Algeria.

Cosa ci insegnano le idee espresse dalle autorità navali inglesi? Nulla di nuovo. Ma confortano quanto noi sapevamo perfettamente e cioè: primo, che il problema basilare dell'Inghilterra e dell'America, è la possibilità di usare la via mediterranea invece di quella del Capo di Buona Speranza, e ciò per far fronte sia pure parzialmente alle gravi deficienze del tonnellaggio mercantile; secondo, che la flotta italiana più forte e più agguerrita che mai fa buona guardia sul suo mare, e combatte ora per ora la sua durissima battaglia fidente di poter offrire, versando il sangue dei suoi figli migliori, la vittoria finale alla Patria ed al Re.

Alfonso Galleani

Un glorioso bilancio

« La Regia Aeronautica ha affondato (nei 30 mesi di guerra: dal 10 giugno 1940 al 30 novembre 1942) sessantadue navi da guerra di vario tipo, fra cui venti incrociatori e diciotto cacciatorpediniere ed ha affondato navi mercantili centodiciassette, per un complesso di ottocentoottantamilatrecentotrenta tonnellate.

Quanto alle forze aeree nemiche, ecco i dati: gli apparecchi certamente abbattuti (noi siamo di una estrema prudenza, prima di dire che un apparecchio è abbattuto; molte volte lo esigo la fotografia) sono milleottocento; probabili settecentotredici; distrutti al suolo certi trecentonovantatre, probabili centonovanta ».

(Dal discorso del DUCE del 2 dicembre XXI)

La guerra aerea

Nell'ultima settimana di novembre, le linee essenziali degli interventi operati dalla Regia Aeronautica hanno avuto per oggetto la Cirenaica, l'Africa Settentrionale Francese, la sorveglianza e gli attacchi contro la navigazione nemica, Malta e la difesa del territorio metropolitano. Eccezionale importanza per la somma degli interventi e dei risultati conseguiti hanno avuto le operazioni contro il naviglio nemico nelle acque dell'Algeria. Bombardieri in quota ed aerosiluranti hanno reiterato i loro attacchi riportando vittorie che resteranno memorabili nelle vicende della guerra mediterranea. Una delle azioni più brillanti ha avuto per protagonisti aerosiluratori della Sardegna, che in tre ondate di attacco hanno affondato un transatlantico, un piroscafo di medio tonnellaggio ed un altro mercantile.

Il DUCE incaricò il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Generale d'Armata Aerea Rino Corso Fougier, di far pervenire al Comandante dell'Aeronautica della Sardegna e agli equipaggi che avevano partecipato alle vittoriose azioni il Suo alto elogio. Anche in Cirenaica e in Tunisia, reparti aerei sono intervenuti per ostacolare le operazioni dell'avversario. Nostri reparti delle varie specialità, ed in particolare gli assaltatori, si sono lanciati contro i mezzi motorizzati nemici. Anche le retrovie del nemico, sia nel territorio orientale della Cirenaica che in quello occidentale dell'Egitto, sono stati battuti dalle nostre formazioni aeree.

Su Malta sono proseguiti con intensità gli attacchi contro gli obiettivi militari dell'isola, dove in più riprese vennero osservati esplosioni ed incendi: la Valletta e Mikabba sono state più volte colpite.

Nel corso delle incursioni aeree della R.A.F., contro i centri dell'Italia Settentrionale, la nostra caccia notturna è intervenuta attivamente: ed un quadrimotore nemico, colpito in pieno dalle scariche di un nostro cacciatore notturno, precipitava in fiamme nei pressi di Bardonecchia.

Il cielo del Mediterraneo, in particolare lungo la fascia costiera della Tunisia e dell'Algeria, è stato testimone durante il corso della settimana di un'attività aerea intensa, assidua e violenta. Se le settimane immediatamente successive allo sbarco anglo-sassone nell'Africa occidentale francese furono caratterizzate dai cospicui e redditizi attacchi dell'aviazione contro il naviglio nemico, ora gli obbiettivi dei nostri reparti aerei, che combattono strenuamente e instancabilmente in stretta collaborazione con i reparti della Luftwaffe, si sono amplificati in seguito all'inizio e all'estensione della battaglia terrestre.

Il bilancio della settimana 6–13 dicembre presenta cifre che testimoniano di questa instancabile attività. Oltre alle molte perdite subite in uomini, carri armati e automezzi, il nemico ha complessivamente perduto 81 apparecchi. Di questi, 66 sono stati abbattuti in combattimenti aerei, sette distrutti al suolo ed otto precipitati ad opera delle difese contraeree terrestri e marittime. Inoltre risultano affondati da aerosiluranti italiani, due piroscafi per complessive 26 mila tonnellate; una nave — colpita dai tedeschi — è esplosa e numerose altre sono state incendiate.

Le direttrici principali delle operazioni aeree svoltesi durante l'ultima settimana di dicembre sono state: la Cirenaica, la Tunisia e il Mediterraneo centrale.

In Cirenaica, mentre le truppe di terra effettuavano i movimenti previsti, l'aviazione ha validamente contrastato l'opera del nemico e si è lanciata all'attacco delle forze corazzate avversarie, delle vie di comunicazione, dei centri di rifornimento e dei principali obbiettivi bellici e logistici. Sensibili sono state le perdite inglesi di carri armati e automezzi.

Particolarmente importante e degna di menzione è stata l'opera svolta dai nostri reparti aerei per affrontare le contrapposte forze aeree nemiche, originando una serie di accaniti combattimenti, nel corso dei quali numerosi velivoli nemici venivano abbattuti e molti altri efficacemente mitragliati. Una vigorosa azione di bombardamento è stata effettuata contro il porto di Bengasi, ad opera di reparti aerei germanici, che efficacemente colpivano i principali obbiettivi della zona.

Non meno intensa è stata l'opera offensiva dell'aviazione italiana e tedesca in Tunisia. Reiterati attacchi venivano condotti contro i porti di Bona e Philippeville, dove incendi ed esplosioni confermavano la gravità dei danni inferti agli impianti militari dei due porti.

Nel complesso il bilancio settimanale segnala una perdita di 44 velivoli da parte del nemico. Di questi, 31 sono stati abbattuti in combattimento e gli altri 13 dalla difesa contraerea. Un cacciatorpediniere e otto mercantili sono stati raggiunti con bombe e siluri dall'aviazione; le unità sono state in parte danneggiate e in parte probabilmente affondate.

I nostri alleati

Forze aeree tedesche, italiane e romene sono intervenute continuamente nei combattimenti dove più infuriava la battaglia difensiva. In combattimenti aerei nel periodo 20-27 dicembre venivano abbattuti 23 aeroplani nemici e 6 altri venivano fatti precipitare dall'artiglieria contraerea. Un velivolo germanico e uno romeno andavano perduti.

Negli altri settori veniva segnalata l'espugnazione di una posizione nemica ad occidente di Toropez, la salda resistenza di un caposaldo avanzato di Veliki Luki contro violenti attacchi nemici e lo smantellamento nella regione del Lago di Ilmen, di munitissime posizioni di combattimento e ridotte del nemico.

Tra l'11 e il 20 dicembre sono stati distrutti, catturati o immobilizzati sul fronte orientale 1518 carri armati sovietici.

Dal 21 al 25 dicembre la battaglia sul medio Don è proseguita con immutata violenza con largo impiego di mezzi aerei che hanno tenuto costantemente sotto il fuoco le masse nemiche.

Le formazioni da combattimento della Luftwaffe hanno apportato distruzioni e vuoti incolmabili tra le numerose e fitte colonne di autocarri trasportanti truppe, tra i vasti concentramenti di mezzi meccanizzati e corazzati nelle immediate retrovie, parchi di artiglierie, depositi di munizioni e di carburanti, dissolvendo e sbaragliando nei momenti più critici dell'azione nemica ingenti forze di rincalzo e preziosi rifornimenti. Il bollettino tedesco del giorno 22 segnalava tra l'altro che negli ultimi dieci giorni, con la cooperazione delle forze aeree erano stati distrutti 404 carri armati sovietici.

Dai fronti dell'Asia orientale le notizie di carattere operativo sono state assai scarse per quanto sia ovvia la considerazione che i fatti maturano, maggiormente anzi, anche quando tacciono gli alti comandi e le voci della propaganda. La cronaca tuttavia è stata ravvivata da una notevole attività aerea nipponica sull'India e particolarmente su Calcutta.

Il fatto che Calcutta sia stata attaccata per la prima volta dall'aviazione nipponica, ha destato profonda impressione in tutta l'Inghilterra dato che negli ultimi mesi la calma segnalata continuamente alla frontiera indobirmana, aveva fatto credere che i nipponici si fossero dimenticati di questo importantissimo settore strategico.

L'arma aerea nipponica è andata anche intensificando ed estendendo la sua offensiva sul territorio indiano limitrofo alla frontiera con la Birmania e su quello del Bengala orientale. Calcutta è stata ancora obbiettivo di attacchi aerei. I quartieri urbani, la regione del Maidam e Fort William sono stati incendiati. Gli ultimi attacchi sono stati concentrati sul quartiere commerciale lungo il fiume Hugli, dove sono stati distrutti diversi silos di frumento e di riso nonchè numerose cisterne di carburante. Anche le istallazioni del quartiere di Hasting, già gravemente danneggiate hanno subito nuove devastazioni. In duelli aerei con la caccia britannica sono stati abbattuti il giorno 23 dicembre nove velivoli nel cielo della città e sulla località di Dum-Dum. Un bombardiere nipponico non è rientrato alla base dalla stessa azione.

Clemente Prepositi

«Ordine del giorno» alle milizie artiglieria contraerei e artiglieria marittima

Il Capo di S. M. della Milizia ha diramato il 18 novembre il seguente ordine del giorno:

« Ufficiali, sottufficiali, graduati e Camicie nere della Milizia artiglieria controaerei e della Milizia artiglieria marittima !

Il DUCE ha ordinato che vi sia riconosciuta ad ogni effetto la qualifica di « combattenti ».

Voi che, da 30 mesi, in nome della vostra fede, con magnifico esempio di civismo e di attaccamento al dovere, vegliate operosi ed agguerriti tra le linee dei pezzi e le maglie di ascolto per proteggere dall'insidia nemica il popolo italiano, siate fieri dell'alto onore che vi è concesso.

Il popolo italiano sa con quanta perizia e quanto zelo voi potenziate i mezzi tecnici messi a vostra disposizione; sa che cannoni e cuori formano un'arma sola; sa che sono tra voi migliaia e migliaia di uomini non soggetti ad obblighi militari: mutilati delle guerre passate, padri di famiglia già maturi di anni, giovanissimi non ancora di leva, e vi segue con virile fiducia.

Camerati!

Il nemico che or sono sette anni tentò di soffocare l'Italia fascista infierisce oggi con accanita ferocia contro le nostre case, le nostre chiese, i nostri ospedali.

Rispondetegli con centuplicato odio e fate che il sacro cielo della nostra Patria gli sia fatale ».

L'eroismo dei legionari esaltato nella riunione del Direttorio Naz. del Partito Naz. Fascista

La relazione letta dal Segretario del Partito nella recente riunione del Direttorio Nazionale, presieduta dal DUCE a Palazzo Venezia, si è conclusa con una fervida esaltazione dell'eroismo dei Legionari combattenti:

« Desidero, altresì, sottilineare — ha detto Vidussoni — l'importanza della istituzione presso le Federazioni dei Fasci di combattimento degli « Uffici di collegamento con la Milizia » allo scopo di tradurre in atto, con una più ampia e più intima collaborazione, quella identità di intenti che esiste tra il Partito e la sua Guardia armata.

Gli effetti pratici di questo più stretto collegamento saranno particolarmente utili in questo periodo di guerra in cui il Partito è fiero di alimentare con le sue vecchie e giovani energie le formazioni della Milizia che sta scrivendo col sangue dei suoi legionari, in fraternità d'armi e di spiriti con i combattenti di tutte le Forze Armate, pagine di suprema dedizione e di vivida gloria che onorano la tradizione del volontarismo guerriero di tutti i tempi ».

Gli «M» del «Tagliamento»

Riportiamo da *Ferreo Friuli* il seguente articolo del Capo di Stato Maggiore della Milizia:

« Se i legionari del « Tagliamento » hanno fatto parlare di sè in Italia ripetute volte, ancor più la loro notorietà è corsa in quell'immenso teatro d'operazioni che è il fronte russo sul quale da diciotto mesi essi combattono.

Reparti, unità, possono divenire famosi in Patria per la citazione di uno sporadico episodio, di un occasionale fatto d'armi. Ma quando sullo stesso teatro d'operazioni, ne parlano e li citano elementi vicini e lontani, capi e gregari di tutte le armi (i quali ultimi ben di rado hanno modo di leggere i bollettini ufficiali) allora è segno che la notorietà ha per base una successione ininterrotta di episodi eroici, esprime un'abitudine all'eroismo, diviene un paragone di eroismo.

Notorietà che si tramuta in fama e diventerà probabilmente leggenda.

Ho dovuto riflettere su questo quando, nel settembre scorso, mi sono recato in visita sul fronte russo.

A migliaia di chilometri di distanza da dove il Gruppo operava in quei giorni, il soldatino avviato in licenza, l'ufficiale delle diverse armi addetto ai servizi lontani, mi parlavano spontaneamente dei legionari del « Tagliamento » citando fatti ed episodi d'incredibile ardimento e così gli addetti ai servizi delle immediate retrovie; e così fanti, artiglieri, genieri, aviatori delle linee vicine e lontane, e così i camerati germanici incontrati negli ospedali o sulle linee dei diversi settori.

Valga per tutti quanto mi ha raccontato il fiero Comandante del due volte medaglia d'oro 3° Bersaglieri:

« ... Sento il bisogno di dirti il fraterno entusiasmo che corre fra i bersaglieri e le camicie nere del « Tagliamento » che anche stavolta hanno scritto pagine di grande eroismo, di insanguinata gloria. Bersaglieri e camicie nere si sono abbracciati ritrovandosi, essi, gli stessi di questo inverno vittorioso. Ieri sera in una sosta dell'azione, parlavano fra loro alcuni dei miei. Un sergente milanese ha commentato: « Io a casa bado al mio lavoro e non faccio politica, ma tornando in Italia, se qualcuno discute l'eroismo della camicie nere, gli spacco.... ». E a coronamento di tutto, il giudizio del Generale Messe che ha definito il Gruppo CC. NN. « Tagliamento »: « eroico per eccellenza ».

Le tappe di gloria del Gruppo « Tagliamento » sfolgorano, risuonano con parole di bronzo: Dnieper, Kamenka, Pawlograd, Gorlowka, Battaglia di Natale, Woroscilowa, Nikitino, Schetrowka, Tschebotrekwski.

Sono tappe vittoriose che hanno veramente onorato la Rivoluzione delle Camicie Nere e che hanno dato la più solenne conferma alle parole di viatico e di auspicio che il 28 luglio 1941, alla partenza dall'Italia, quei legionari avevano udito dalla bocca stessa del Duce: « Un grande onore e un sommo privilegio vi attendono e sono sicuro che voi lo sentite nell'animo vostro di combattenti volontari: l'onore e il privilegio di partecipare ad un'autentica battaglia di giganti ».

Quando sul fronte russo, immediatamente sul rovescio delle posizioni da essi presidiate, raccolsi attorno a me i legionari del Gruppo « Tagliamento » e guardai nei loro occhi e udii le loro invocazioni di fede di combattimento e di Vittoria, mi fu assai difficile rimanere a ciglio asciutto, il che non riuscì agli ufficiali del mio seguito nè a quelli germanici che vi assistevano.

E un giudizio chiaro, preciso, si delineò nel mio cuore prima ancora che nella mia mente.

Gli « M » vengono creati a Roma in reparti di assoluta selezione con legionari che hanno lungamente combattuto e lungamente creduto, che si sono individualmente distinti e che si sono temprati al fuoco di una fede che va al di là di ogni prova.

Questi del « Tagliamento », ufficiali e gregari, gente ferrea e rude del Friuli e dell'Emilia sono divenuti « M » all'immediato contatto del fuoco, nella decisiva battaglia del Fascismo contro il comunismo.

Sono divenuti « M » in blocco, nell'intera inscindibile famiglia guerriera di vivi, di morti di feriti: gli « M » di Mussolini ».

Come si diventa Camicie Nere «M»

Si è svolta in questi giorni nelle immediate retrovie di un fronte che ha già visto combattere le indomite Camicie Nere una suggestiva cerimonia di altissimo significato ideale.

Dinanzi al quadrato schieramento di un battaglione « M », particolarmente distintosi in recenti, vittoriose azioni di guerra, il Seniore Comandante, d'ordine del Capo di Stato Maggiore della Milizia, ha consegnato la « M » sanguigna ai legionari delle ultime leve — giunti di recente in zona di operazione dai campi di addestramento — che hanno saputo guadagnare in combattimento l'ambitissimo segno.

Ecco che i giovanissimi volontari sono consacrati « M » dalla battaglia. Noviziato e sacerdozio di una religione che ha per credo l'eroismo e nella « M » il simbolo della fede. La guerra toglie agli uomini le maschere imposte dalla consuetudine. Essi ritornano nudi e trasparenti. Questi giovani legionari, superata la prova, entrano nel novero dei migliori, poichè hanno dimostrato, non a parole, d'esser degni dell'onore loro concesso.

La « M » è qualcosa di più di una ricompensa. È realizzazione di un voto, il compimento, di un'aspirazione, il segno di una maturità e di una perfezione spirituale.

Il rito ha voluto degnamente solennizzare l'evento, e lo sguardo fiero e commosso dei legionari entrati, in virtù di fede integra e salda, per sincerità di vocazione e per diritto conquistato al fuoco della battaglia, nelle schiere « M », diceva ben chiaro che premio più alto essi non attendevano e non speravano. Nello stesso istante i legionari feriti venivano consacrati « M » negli ospedali da campo.

Verrà certamente il giorno che i nomi degli Eroi saranno conosciuti insieme con le loro imprese. Per ora basta, deve bastare questa consolante certezza: i giovani del Littorio sono degni dei veterani. Hanno lo stesso volto, la stessa anima, nutrono lo stesso amore, sono spinti e guidati dallo stesso odio. Allo stesso modo, con lo stesso ardimento, hanno combattuto, hanno sofferto, hanno vinto. Qui ed altrove. Dovunque. Lo stesso segno che li unisce ora: militi fedeli e devoti di un condottiero che incarna un'idea.

Per ogni Caduto, dieci « M » si appuntano sulle flamme nere ed ognuna di esse vale a testimoniare un'offerta già compiuta, una maggiore offerta da compiersi.

Adalgiso Ranieri

I GIOVANI
IN ITALIA E ALL'ESTERO

ITALIA

Il nuovo riordinamento del Comando Generale della G. I. L.

La *Gazzetta Ufficiale* n. 308 ha pubblicato la relazione e il decreto del Segretario del P.N.F., Ministro Segretario di Stato, 18 dicembre 1942-XXI, sul nuovo ordinamento del Comando Generale della G.I.L.

L'ordinamento ha per base il principio di una organizzazione piramidale nella quale tutti i poteri sono demandati al Comandante generale il quale esercita i poteri a lui attribuiti a mezzo del Vice comandante generale che attua le direttive del Comandante generale e compie, per delega di questi, tutti gli atti inerenti alla organizzazione ed alla amministrazione della Gioventù Italiana del Littorio.

Al Vice comandante generale, presi gli ordini dal Comandante, spetta il potere decidente e da lui dipendono il Capo di Stato Maggiore, i Sottocapi di S.M., la Ispettrice della G.I.L. e tutti i Servizi ed Uffici del Comando generale e dei Comandi dipendenti.

Il Capo di Stato Maggiore coadiuva il Vice comandante, generale, è responsabile dell'esecuzione dei suoi ordini, coordina tutte le attività e tutti i servizi della G.I.L. ed è a capo di tutto il personale in servizio al Comando generale ed ai Comandi dipendenti.

A lui fanno capo i Sottocapi di S.M., l'Ispettrice della G.I.L. e tutti i Servizi di Stato Maggiore, di amministrazione, quelli alle dipendenze dei Sotto capi di S.M. e quello relativo alla attività femminile.

I Sottocapi di Stato Maggiore sono alle dipendenze del Capo di Stato Maggiore e lo coadiuvano nell'esecuzione degli ordini a lui impartiti dal Vice Comandante Generale.

Essi sono preposti, rispettivamente a due branche di Servizi. L'assegnazione a due Settori di Servizi viene fatta per una migliore organizzazione del lavoro e per coordinare alcuni Servizi che hanno tra di loro affinità e necessità di direttive unitarie. I due Settori di Servizi ai quali i due Sottocapi di S.M. sono preposti, sono quelli:

1° Politico, Sportivo, Assistenziale;

2° Inquadramento, Addestramento, Premilitare.

Questi due Settori di Servizi svolgeranno la loro attività in stretto collegamento e coordinate dal Capo di Stato Maggiore.

Il Comandante generale nomina una Ispettrice della G.I.L. che dà la sua consulenza per l'organizzazione femminile e coordina l'attività diretta alla preparazione morale e familiare delle organizzate femminili secondo le direttive del comandante generale e del Vice comandante generale. Essa dipende dal Capo di Stato Maggiore.

Il Vice comandante generale per l'esecuzione delle direttive del comandante generale e per l'ispezione dei Comandi federali, delle Scuole e dei Collegi dipendenti, si avvarrà dell'opera degli Ispettori del P.N.F. che sono anche Ispettori della G.I.L. Il Capo di Stato Maggiore sarà «Ispettore del P.N.F.» e i Sottocapi di Stato Maggiore saranno «Segretari federali comandati» e come tali, nominati dal DUCE, fanno parte del Consiglio Nazionale del P.N.F.

Il Vice comandante generale per l'esame e la vigilanza degli atti e documenti amministrativi del Comando generale e dei Comandi dipendenti, per la vigilanza sull'applicazione delle leggi in materia di imposte e tasse e per la vigilanza di tutte le gestioni dirette ed indirette del Comando generale e dei Comandi dipendenti, si varrà dell'opera di un Collegio centrale dei revisori costituito da un presidente e da otto componenti nominati dal Comandante generale e designati dai Ministeri delle finanze, degli interni, dell'educazione nazionale, delle corporazioni, della guerra, della marina, dell'aeronautica.

Il Vice comandante generale potrà eventualmente avvalersi della collaborazione di una Consulta tecnica costituita dal Capo di Stato Maggiore, dai Sottocapi di S.M., dall'Ispettrice della G.I.L. e da altri componenti da lui prescelti di volta in volta.

Segue la disposizione dei servizi di Stato Maggiore, dei servizi politici, sportivi, assistenziali, dei servizi di inquadramento, addestramento, premilitare, del servizio femminile, dei servizi di amministrazione e degli ispettori di settore e ispettrici femminili.

Il primo Campo nazionale di paracadutisti

Da ogni parte d'Italia sono affluiti a Roma i giovanissimi del Littorio per partecipare al primo Campo nazionale pre-paracadutisti voluto dal DUCE e perfettamente organizzato, con il Comando scuola, dal Comandante Sandro Bonamici. Ogni provincia ha mandato i suoi rappresentanti ed hanno fatto in tempo a rispondere all'appello persino i cadetti e capi centuria di Spalato e di Lubiana.

I giovanissimi allievi hanno rinunziato alle vacanze, hanno lasciato i monti, il mare, la campagna per correre qui e respirare insieme ai soldati d'Italia l'aria satura di fede, gioia, sacrificio. Hanno voluto gareggiare con gli anziani e superare se stessi per raggiungere, vittoriosi, la mèta agognata: lanciarsi col paracadute dal velivolo. Lancio, questo, che non era contemplato nel loro programma di addestramento, «lancio» che all'insaputa dei superiori hanno con tanta passione chiesto di effettuare scrivendo di soppiatto al DUCE e che il DUCE ha voluto ad essi concedere quale premio delle loro fatiche e della fede che li ama.

GERMANIA

Le gare sportive della Gioventù hitleriana

Uno dei capi della «Gioventù hitleriana», dott. Schlünder ha fatto recentemente le seguenti dichiarazioni circa le gare sportive della gioventù tedesca: «L'educazione sportiva della Gioventù hitleriana è molto vasta e si divide in tre settori, gli sport obbligatori, quelli facoltativi e l'educazione fisica militare. Gli sport della prima categoria sono molto semplici e possono essere agevolmente praticati da tutti i giovani.

Nel 1937, su iniziativa del Führer, venne indetta la prima «Festa tradizionale» della gioventù per le gare sportive giovanili del Reich, cui i giovani hanno partecipato in numero sempre crescente, passando da 1,5 milioni di giovani d'ambo i sessi nel 1933 a 2,3 milioni nel 1934, a 3,4 milioni nel 1935, a 5 milioni nel 1936, a 6,2 milioni nel 1937, a 6,3 milioni nel 1938 ed a 7 milioni nel 1939.

Durante la guerra le gare sono state proseguite, anche se per ragioni ovvie il numero dei partecipanti si è ridotto di 1,5 milioni nei confronti del 1939.

La gioventù tedesca deve dimostrare in queste gare annuali quello che ha saputo raggiungere nei tre settori del salto, della corsa e del lancio dei pesi.

La classificazione dei partecipanti viene fatta secondo un sistema suggerito dalla pratica, il quale tiene naturalmente conto dei partecipanti. Il punteggio di 180 è quello cui i giovani aspirano, giacchè dimostra la sanità fisica del partecipante. Come fregio esteriore i vincitori ottengono uno speciale distintivo.

È importante notare come le gare non tendono all'affermazione individuale, ma a quella del gruppo cui si appartiene, sviluppando nei giovani il senso di cameratismo. Di selezione in selezione si giunge così all'affermazione della migliore squadra, che acquista il diritto di fregiarsi del titolo di vincitore assoluto.

Le basi per la partecipazione della gioventù hitleriana agli sport volontari furono di comune accordo gettate da Baldur von Schirach, il primo Capo della Gioventù Hitleriana, e dal Capo dello sport del Reich von Tschammer und Osten. I giovani che vogliono prendervi parte vengono raccolti nei reparti giovanili delle «Associazioni sportive del Reich» ed allenati all'esercizio degli sport stessi.

Già nel 1936 un milione di giovani concorrevano a formare detti reparti giovanili, praticando 17 sport, diversi, con relative gare regionali e nazionali. Tale collaborazione tra la Gioventù hitleriana e le Associazioni sportive del Reich ha dato risultati ottimi; in tal guisa, di fronte alle undicimila squadre di calcio del 1936-37, ve ne sono oggi 14 mila. Lo sport nautico irreggimenta oggi 12 mila giovani di fronte ai 600 del 1936, mentre nella palla a mano il numero delle squadre giovanili subisce un aumento annuo di 300-400 squadre, fino all'attuale totale complessivo di 7.500 squadre.

Il dott. Schlünder ha concluso affermando che queste attività sportive non hanno nulla a che vedere con gli allenamenti militari, poichè sono assolutamente a corpo libero. Indubbiamente detta attività sportiva servirà a facilitare il compito dei futuri soldati.

La CULTURA MILITARE *nelle* SCUOLE CIVILI

Collaborazione alla rubrica

In altra circostanza abbiamo già avuto modo di trattare questo argomento. Abbiamo cioè rivolto un invito ai nostri lettori ed in modo particolare ai docenti di cultura militare a dare la loro collaborazione a questa nostra rubrica prospettando ed illustrando problemi che si riferiscano all'insegnamento. E questo abbiamo fatto soprattutto allo scopo di contribuire al massimo ad accrescere l'efficacia ed i risultati, che vengono conseguiti attraverso le lezioni. Con l'invito fatto non ci siamo limitati a richiedere una qualunque collaborazione, ma un apporto vero e proprio all'opera che da anni andiamo svolgendo con ogni fervore di fede. Ritornando sull'argomento siamo intimamente convinti della opportunità e della utilità degli scritti, intesi alla trattazione dei temi dei programmi dei tre gradi di insegnamento ed alla diffusione dei motivi della nostra guerra, alla illustrazione dei compiti che le nostre Forze armate vanno assolvendo mirabilmente ed alla dimostrazione della certezza della nostra Vittoria, che riposa così sulla nostra fede e sul nostro buon diritto come nell'assieme degli avvenimenti bellici e nel valore dei nostri combattenti e di quelli delle Nazioni del Tripartito. Naturalmente ciò va fatto in maniera sobria, valida e in piena aderenza alle necessità dell'insegnamento. Più volte abbiamo avuto occasione di notare come e perchè i programmi di insegnamento si prestano a meraviglia per frequenti e giovevoli riferimenti agli avvenimenti in corso. Sappiamo anche che i docenti non mancano di fare tali riferimenti, durante le lezioni, tutte le volte nelle quali si presenti una occasione propizia. Ma ove, in relazione ai temi di programmi ed al loro svolgimento da pubblicarsi in questa rubrica, si riuscisse ad inserire felicemente nel compendio dello scritto alcune battute in rapporto alle operazioni belliche in atto, tutto ciò costituirebbe un orientamento ed una guida per il corpo dei docenti e concorrerebbe validamente a rendere più imponenti i risultati dell'insegnamento, che abbiamo spesso registrati a titolo di soddisfazione. In una parola era ed è nostro proposito offrire ai docenti, ai tecnici, ai competenti ed agli appassionati la possibilità di contribuire in maniera concreta e positiva non soltanto alla realizzazione degli scopi essenziali dell'insegnamento, ma anche alla diffusione di idee, di principi e di nozioni e soprattutto alla esaltazione dei valori dello spirito e delle prove fornite dai nostri gloriosi combattenti. Sono proprio i momenti storici che attraversiamo e nei quali l'Italia combatte e si afferma alla luce del suo immancabile destino, quelli che reclamano da tutti, assolutamente da tutti, di dare il meglio di se stessi al raggiungimento delle altissime finalità per le quali lottiamo con tenacia e con ardore. E perciò anche l'insegnamento della cultura militare nelle scuole deve battere decisamente tutte le vie che la situazione generale della Nazione indica con sicurezza ogni giorno e non già nel senso di darsi alla ricerca di novità, che non risponderebbero alla realtà, ma nel senso di intensificare l'opera diretta ed indiretta dei docenti e cioè quella scolastica vera e propria e quella parascolastica, che, così come accade di questa nostra rubrica concorre in una certa misura ed in un certo modo ad integrare l'azione didattica della scuola, che ha magnificamente rivelata se stessa attraverso il suo diuturno e notevole apporto alle ragioni supreme del nostro sforzo bellico e della vittoria delle nostre armi. Il nostro vuole essere perciò un incitamento per tutti. Non usiamo la espressione per i volenterosi, perchè sappiamo, per la circostanza che da noi l'insegnamento della cultura militare viene seguito con tanta simpatia, come i docenti si prodighino in una attività ad un tempo esemplare e redditizia. Il nostro appello ha perciò unicamente lo scopo di spronarli a dare la loro opera, nel nome e nella virtù degli stessi nobilissimi scopi, anche in un altro settore, che è tanto aderente a quello nel quale esplicano lodevolmente la loro funzione di insegnanti capaci ed apprezzati.

La terminologia dell'insegnamento

Come abbiamo più volte dichiarato, ci siamo riservati di dire la nostra opinione in merito alla terminologia, che potrebbe essere ritenuta la più adatta ad indicare l'insegnamento della materia militare nelle scuole civili. Abbiamo altresì fatto presente che a ciò avremmo provveduto quando avessimo avuta la sensazione che tutti gli interessati avessero avuto a disposizione il tempo necessario per esprimere i loro pareri e quando si fosse potuto pensare che una ulteriore attesa non avrebbe arrecato maggiori lumi per la conclusione che la realtà avrebbe suggerita.

Possiamo ora affermare che ci sembra giunto il momento per tirare le somme.

Così, come notammo fin dall'inizio, in verità la maggioranza di coloro che sono intervenuti nel dibattito si è limitata a dimostrare e sostenere che la dizione *cultura militare* non risponde allo scopo in linea generale e che ad ogni modo non rispecchia esattamente la situazione dei tre gradi di insegnamento.

Ripetiamo ancora una volta che di ciò siamo tutti persuasi e di conseguenza non occorre in proposito attardarsi su una costatazione, che è ormai di dominio comune. Quello che invece interessava ed interessa tuttora è di trovare una terminologia più adatta e, se possibile, anche felice. È proprio qui che incominciano le difficoltà. Non staremo ad elencare le varie proposte, poichè non poche di esse invece di risolvere il problema lo consigliano con termini che si allontanano e di non poco dalle linee dell'insegnamento o svisano addirittura quella che ne deve essere la fisionomia. Non parleremo neppure delle proposte che tendono più all'artificio che alla semplicità ed al realismo. Ridurremo perciò le nostre segnalazioni alle sole proposte che recano in se un contenuto di possibilità e che sono le più vicine alla realtà della situazione. Ed eccoci senz'altro a specificare tali proposte. È stata innanzi tutto da alcuni prospettata la convenienza di definire i tre stadi dell'insegnamento non già come gradi di insegnamento. È stato cioè proposto di qualificare come *insegnamento dell'ordine medio* quello di primo grado, *insegnamento dell'ordine superiore* quello di secondo grado e *insegnamento universitario* quello di terzo grado. Con questa proposta si è inteso di adeguare la definizione dell'insegnamento a quella che è la suddivisione adottata dal Ministero della Educazione Nazionale per indicare i diversi ordini di scuole. Evidentemente la proposta ha la sua ragione di essere ed adegua ancor più ed ancor meglio la definizione dei vari gradi di insegnamento a quella che è la reale situazione scolastica. Per conto nostro aderiamo senz'altro alle considerazioni, alle quali essa è dovuta. Alcuni camerati hanno poi proposto che si dovrebbe rinunziare alla terminologia attuale che è quella di cultura militare e di usare due sole definizioni e cioè una per le scuole secondarie e una per le università. In dipendenza di ciò l'insegnamento di primo e secondo grado dovrebbe essere indicato come *insegnamento di nozioni militari* e quello universitario come *insegnamento di politica militare*. Ci sembra che queste proposte siano suggerite da motivi di opportunità e che trovino riscontro nella natura, negli scopi e nei limiti dell'insegnamento. Difatti il primo ed il secondo grado e sotto questo aspetto anche il terzo grado di insegnamento non si propongono finalità tecniche. E perciò la dizione di *nozioni militari* risponde alla realtà della situazione. Si intende naturalmente che mentre le nozioni dell'ordine medio dovranno essere più semplici e più brevi, quelle dell'ordine superiore dovranno avere una maggiore precisazione e un maggiore sviluppo. Così pure per il terzo grado di insegnamento la terminologia *politica militare* appare appropriata specialmente se si tiene presente il programma da svolgere. Difatti esso è costituito, ed è bene che sia così, da temi i quali hanno ad un tempo un contenuto politico, militare, sociale, storico, geografico ed economico.

Anzi l'importanza di questo insegnamento deriva dal fatto che investe tutti i problemi, sia pure a grandissime linee ed a largo raggio di essenza politica e militare insieme. Ed è per questo che le studentesche lo trovano interessante e vi si appassionano e che corrisponde alle necessità dell'insegnamento universitario. Concludendo, ci sembra che le proposte di definire l'insegnamento così come è stato sopra prospettato e di usare la terminologia «nozioni militari» per l'insegnamento secondario e quella di politica militare per l'insegnamento universitario siano accettabili anche e soprattutto in considerazione della circostanza che l'attuale appellativo di cultura militare non è davvero appropriato.

Risposte a quesiti

— A nostro avviso le ore di lezioni non tenute durante il corso delle vacanze invernali dovrebbero essere egualmente retribuite.

— La legge provede il trasferimento di un docente da un albo ad un altro, ma occorre farne richiesta al Ministero della Educazione Nazionale - Gabinetto, - ma sempre per lo stesso grado di insegnamento.

— Gli ufficiali combattenti potranno richiedere la loro iscrizione nei docenti di cultura militare fino a tre mesi dopo il loro ritorno in Patria.

La nostra rubrica

Tutta la corrispondenza destinata a questa rubrica come pure le fotografie delle quali si deciderà la pubblicazione, vanno spedite al seguente indirizzo: Rivista «Nazione Militare» – Cultura militare nelle scuole – Roma, via Napoli n. 41.

Scrittori e LETTORI

I. - LIBRI ED OPUSCOLI

VIRGINIO GAYDA
ITALIA E INGHILTERRA
Edizione de *Il Giornale d'Italia* 1941
Lire 35

Il costituzionale egoismo che ha sempre determinato la politica dell'Inghilterra nei rapporti con tutti gli altri Stati, ha avuto, nei riguardi dell'Italia — specialmente negli anni immediatamente precedenti al conflitto mondiale del 1914-18 — due motivi predominanti che hanno resa ancor più costante e persistente la tutela degli interessi imperiali inglesi col disprezzo, più o meno aperto, di qualsiasi legittima aspirazione dell'Italia. Quei due motivi sono la lotta contro la Francia, il cui predominio in Europa provocava le gelosie inglesi, e il dominio del Mediterraneo, via maestra delle comunicazioni imperiali.

Dopo Versailles, l'Inghilterra è riuscita ad aggiogare al suo carro la politica francese e così la preoccupazione del predominio francese in Europa non ha più turbato i sonni dei dirigenti la politica britannica: è rimasta, invece sempre viva in loro la preoccupazione del Mediterraneo.

Poichè, infatti, le condizioni spirituali, politiche ed economiche create dal sistema di Versailles in alcune parti di Europa, e specialmente in Germania e in Italia, potevano provocare un movimento di reazione e di revisione, che avrebbe gravemente compromesso le arraffate posizioni di ricchezza e di comando che quella politica garantiva all'Inghilterra, i suoi uomini di governo hanno, con maggiore attenzione di prima, tenuto d'occhio la politica italiana, il cui risveglio avrebbe minacciato sopra tutto il dominio inglese nel Mediterraneo.

La « tradizionale amicizia » inglese per l'Italia, accreditata da alcune manifestazioni verbali di turisti o di poeti innamorati del nostro bel sole o di qualche isolato uomo politico londinese senza seguito e senza influenza, è stata sempre una favola dietro alla quale si nascondeva il disprezzo per ogni nostra ascensione. Cambiano gli uomini; si avvicendano i partiti al governo, conservatori o liberali, ma non muta, nei riguardi dell'Italia, l'indirizzo della politica inglese, il cui egoismo non ci ha mai perdonato la tutela delle nostre più legittime aspirazioni, e sempre, durante le guerre della nostra indipendenza o nelle discussioni di Versailles o durante la guerra etiopica, contro ogni più formale affermazione di trattati o di accordi, l'indirizzo di quella politica pare dominato dalla volgare ingiuria della Regina Vittoria che definiva « gesto degno di un predone » la dichiarazione di guerra di Re Carlo Alberto per la liberazione del Lombardo-Veneto.

Le pagine che Gayda ha dedicato alla politica inglese verso l'Italia negli anni del Risorgimento — lo studio più preciso e documentato che si abbia di quel periodo così caro al nostro cuore di Italiani — smascherano l'ipocrisia albionica che, qualche volta camuffata da predicazioni di amicizia o di umanità, è stata alla fine, durante le sanzioni e più ancora durante il conflitto attuale, apertamente brutale contro ogni nostro interesse nazionale.

Con un respiro ampio, che abbraccia tutta la più recente storia europea, Gayda esamina le direttive della politica inglese nei rapporti non solo con gli altri Stati di Europa, ma anche con gli Stati degli altri Continenti dove la soddisfazione delle avidità imperiali indirizzava gli sguardi di quella politica.

E negli avvenimenti storici più importanti, recenti o lontani, nella disamina dei motivi che hanno determinato il fallimento della politica versagliese e della società delle nazioni, nello studio dei problemi nazionali od economici degli Stati attualmente in guerra, vengono ricercate le cause dell'immane conflitto che, per la soddisfazione degli interessi giudaici, dovrebbe riempire di dolori e di lutti larga parte del mondo.

Inquadrati in quest'ampiezza di indagini i rapporti nostri con l'Inghilterra, e i problemi nostri più costantemente osteggiati dagli interessi inglesi — il Risorgimento, la guerra per la conquista della Tripolitania, Malta, Tunisi, la guerra d'Etiopia — superano quello che potrebbe parere l'interesse di un singolo Stato e di un determinato momento, per costituire delle manifestazioni di ripetute prepotenze da parte di una Nazione su cui ormai la Storia ha pronunciato la sua condanna.

n. l.

□

G. SALOCCHI
V. VARANINI
Soldati d'Italia
Ed. Salocchi - Milano
Lire 20

Gino Salocchi e Varo Varanini hanno voluto mettere in luce, attraverso una documentazione inconfutabile, lo spirito che anima i nostri valorosi combattenti. E lo hanno fatto in un modo efficacissimo: pubblicando, raccolte in volume, una serie di lettere nella loro forma integrale che combattenti del fronte alpino-occidentale, del fronte greco-albanese-jugoslavo, dell'Africa, della Russia; combattenti del mare e dell'aria inviarono, nel corso della guerra, tuttora in pieno svolgimento, a congiunti e amici.

Scorrendo queste lettere, da quelle, talora ingenue e talora ardite, dei più umili soldati tutte vibranti di patriottismo e di fede, di amore, di dedizione e di senso del dovere — nella loro spesso scarna ma tanto eloquente semplicità — a quelle di ufficiali che hanno la piena coscienza dell'importanza e della ineluttabilità della lotta che si combatte, fieri che la sorte abbia loro riservato di esserne attori anzichè spettatori, l'animo del lettore si sente invaso da profonda commozione e insieme da legittimo orgoglio: si sente elevato in un'atmosfera di purezza e di bontà. Le virtù incomparate della Stirpe balzano luminose da questi scritti, e, quello che più conta, traspare da ognuno di essi la fede incrollabile nella sicura vittoria. I tepidi, quanti non sanno in tutta la realtà lo spirito con cui combattono i nostri soldati, leggano queste pagine. Chè, se anche per un solo istante il loro animo avesse vacillato, troveranno in esse il soffio spirituale che li solleva e li rinfranca.

Dobbiamo essere orgogliosi di questa nostra meravigliosa gioventù in armi, cresciuta nel clima vivificatore e animatore della nuova Italia che con la nobiltà dei propositi, le gesta eroiche e sublimi ripete le virtù dell'Italiano di ogni tempo, pronto sempre a dare tutto se stesso, fino all'olocausto supremo, quando la Patria lo richiede, senza mai misurare l'entità dell'offerta e la grandezza del sacrificio.

n. l.

□

ERSILIO MICHEL
Napoleone all'Elba
Deputazione di Storia patria per la Toscana 1942
Lire 15

A una serie di documenti dell'archivio del generale Drout — il governatore dell'Elba per il periodo in cui questa ospitò il grande Còrso — è dedicato questo terzo fascicolo della « Collana storica provinciale livornese ». Tali documenti, raccolti e commentati da Ersilio Michel, si riferiscono quasi tutti a rapporti che il generale Drout — del quale è noto il profondo attaccamento a Napoleone — soleva fare all'imperatore che di ogni cosa desiderava esser informato, anche delle più insignificanti e intorno a ciascuna impartire istruzioni o esprimere il proprio parere. I documenti in parola offrono la conferma della operosità instancabile di Napoleone e delle vigili cure che egli dedicava all'amministrazione civile e militare di quel piccolo territorio, rappresentato dalla maggiore delle isole dell'arcipelago toscano, che nel breve periodo di poco più di dieci mesi, fra l'aprile del 1814 e il febbraio del 1815, ebbe la ventura di essere governato dal più grande capitano di tutti i tempi. Cura costante di Napoleone nell'amministrare il minuscolo regno, fu quella di economizzare al massimo non per spirito di avarizia, ma per assolute necessità di bilancio. Vari rapporti riferiscono nomi e notizie di ex militari che chiedono di

esser arruolati nei vari corpi del piccolo esercito elbano. Sono in gran parte di côrsi, ma non mancano quelle di cittadini di terraferma e meno ancora quelle dei nativi dell'isola. L'imperatore, accogliendo le domande, dispone che queste reclute siano vestite al più presto e addestrate subito nella scuola del fucile e del cannone. E con esse il 26 febbraio 1815 muoverà verso il golfo Juan per rientrare di lì a poco trionfalmente a Parigi. Fu la meteora dei cento giorni.

n. l.

□

E. QUADRONE

Salpate le ancore

G. B PARAVIA E C.
Lire 18

Non è un libro di soggetto marinaro, come potrebbero far credere il titolo e la copertina.

Sono cinque piacevoli racconti di Ernesto Quadrone, che, nella vivacità dello stile e nella colorita forma descrittiva, rivelano subito il giornalista, il quale nei suoi viaggi per il mondo ebbe ad acuire lo spirito di osservazione in modo da cogliere di uomini e cose il lato interessante, gli aspetti e gli stati d'animo. Nel primo racconto «Terra e bambini» l'Autore descrive con palpitanti pagine di amore e di fede l'affrettata partenza dei bimbi dei coloni libici, che Italo Balbo, con ansia paterna, alla vigilia della guerra, prima che avessero inizio le ostilità, volle al sicuro sul suolo della Madre Patria. In «Quel tiranno di mio figlio» Quadrone sdoppia la sua personalità e con lui e suo figlio — fermatosi a vent'anni in una piega del suo spirito, donde non è più riuscito a snidarlo — ci porta in una amena scorribanda, per luoghi famosi, rievocandone leggende, fatti e figure e interpolando alla parte aneddotica e descrittiva arguti e talvolta ironici dialoghi fra lui e il figlio immaginario, spunti ora spassosi, ora velatamente amari. In altri racconti, di soggetto africano, parlano e agiscono nello sfondo esotico singolari tipi e figure di cui l'A. con abili tratti, ci rende temperamento mentalità e costumi.

Le originali illustrazioni e la sopracoperta a colori sono di Massimo Quaglino.

n. l.

□

Col. DINO POLLACCI

Con la "Gavinana,, in Africa Orientale

S. A. Arte della stampa
PISTOIA
Lire 20

Alle ore nove del 6 febbraio 1935, mentre nelle caserme di Firenze, Pistoia e Arezzo — che ospitavano i reggimenti e i reparti speciali della Divisione «Gavinana» — fervevano i preparativi per le imminenti esercitazioni che dovevano svolgersi sull'Appennino pistoiese, una notizia giungeva improvvisa: la partenza per l'Appennino era sospesa e la «Gavinana» era mobilitata per l'A.O. Non è a dire quali esplosioni di gioia e di entusiasmo la notizia avesse suscitato nei reparti fra i quali s'era rapidamente diffusa.

La bella unità si accingeva così a ricalcare le orme delle sfortunate ma gloriose truppe che nel 1895-96, in condizioni difficilissime, senza strade, senza mezzi di trasporto, a corto di viveri e di munizioni, avevano portato la bandiera italiana fino ad Alagi e l'avevano saputa difendere contro le preponderanti orde negre per consegnarla soltanto alla Morte.

Il ricordo dei fatti di cui la «Gavinana» — che il gen. Nino Villa Santa, superdecorato di tre guerre, aveva saputo in breve tempo trasformare in gagliardo strumento bellico — fu protagonista nella guerra per la conquista dell'Impero è ancor vivo nella memoria degli Italiani. Nessuno ha dimenticato quale cospicuo contributo di valore e di sangue essa recò alla sfolgorante vittoriosa impresa. È storia di ieri. Ma è pur vero che nel turbinoso periodo storico che viviamo, fatti e avvenimenti grandiosi si succedono in ritmo così accelerato, si accavallano e si sorpassano, chè quelli di ieri, i quali pur splendettero in tutta la loro luce, si spostano dalla visuale diretta, perchè altri fatti, altri avvenimenti nel frattempo sono venuti a collocarsi davanti al nostro obiettivo.

Bene ha fatto quindi il colonnello Dino Pollacci a fissare nelle 360 pagine di questo volume le tappe raggiunte e superate dall'eroica e salda Divisione. Il libro, che costituisce come il diario storico della campagna, è dedicato alla medaglia d'oro tenente colonnello Francesco Positano che il 2 marzo 1936 nello Scirè, alla testa del suo battaglione, «per vincere le aspre difficoltà del terreno e per fiaccare l'impeto delle orde abissine, gettava la sua vita al di là dell'ostacolo perchè i suoi soldati, osando l'inosabile e tutto travolgendo, corressero alla mèta e schiudessero, come schiusero, le ali al volo della Vittoria».

L'A., ricordata l'atmosfera di simpatia e di amore con cui il popolo toscano, in una cornice di luci e di colori, di fiori e di bandiere, avvolse i partenti, rievoca le tappe e le vicende della rapida campagna, le durissime prove, le difficoltà inaudite e i grandi disagi superati con intrepido cuore e con ferrea volontà dalla «Gavinana», sino a toccare trionfalmente le mète assegnatele. Questa Divisione fu la prima mobilitata per il fronte nord dell'A.O. e, dall'Eritrea, dove ebbe a sostare, preparandosi nei cuori e nelle armi al grande cimento, fu la prima a balzare in avanti, a passare il Mareb e a marciare verso i luoghi non dimenticati e cari ad ogni Italiano: Adua e Makallè, nomi la cui riconquista da parte dei fanti della «Gavinana» suscitò nel Paese un'onda incontenibile di commozione.

La vittoriosa battaglia dello Scirè, che rimarrà memorabile nei fasti della guerra d'Africa per la sapiente preparazione e lo slancio ardimentoso con cui fu condotta, l'inseguimento delle truppe abissine fuggiasche, l'avanzata verso il Tacazzè e l'asperrimo Semièn sono messi in luce dal Pollacci in forma sobria, spontanea ed efficace con la naturalezza e la precisione di chi li ha vissuti ora per ora. La figura del valoroso comandante della Divisione balza da queste pagine come quella di un capo che col cuore, la saggezza e l'intelligenza seppe infondere nei suoi gregari tutti la fede nel successo e portarli così alla vittoria.

Nei proclami che egli emanò, durante la campagna, i vecchi combattenti del Carso e del Piave avevano l'illusione felice di risentirvi — come rilevò nel libro «per Cristo e per la Patria» il glorioso padre Giuliani, medaglia d'oro — «quasi una eco dei regali discorsi dell'inobliabile comandante la III Armata, di cui il giovane generale Villa Santa fu il più fedele e amato dipendente».

Nel meritato rilievo è pure posta, nel volume del Pollacci, la magnifica attività costruttiva svolta dalle truppe della «Gavinana» per iniziativa del loro comandante durante le pause delle operazioni, attività che riconferma le superbe doti di colonizzatore e di civilizzatore del soldato italiano: strade, chiese, ambulatori, monumenti, fontane. Tutte queste opere, di cui nel volume è data copiosa documentazione fotografica, rimangono nelle terre etiopiche consacrate dal sangue, dal sudore della nostra gente, ed attendono, con i caduti gloriosi sepolti nei cimiteri di guerra, il nostro immancabile ritorno.

n. l.

GIOVANNI BITELLI

LA SANTA DEGLI ITALIANI

G. B. PARAVIA & C.
L. 20

Su Santa Caterina, la vergine senese che visse in uno dei più tormentati periodi della storia d'Italia, molto si è scritto. Ogni atto della Santa diede motivo alle indagini più minuziose e pazienti; la persona fisica della Domenicana, l'educazione familiare, l'ambiente della sua fanciullezza, gli anni di isolamento e di studio, gli amici che la sostennero, i nemici che la denigrarono, le traversie sopportate, i viaggi, le difficili missioni politiche, le estasi, le stimmate, gli scritti, i discorsi, l'ascendente, le vittorie, la morte furono oggetto di ricerche, di studi, di esami e di discussioni appassionate.

Con questo libro l'A. si è proposto di presentare Caterina da Siena come una delle figure più elette della nostra razza, non soltanto latina, ma rigorosamente e vigorosamente italiana, *dimostrando come la «Santa degli Italiani» trae a forza per agire e per giungere, ove occorra, anche al sacrificio, non da una esaltazione morbosa che l'avviluppa, la scuote e la domina, ma da una cosciente spiritualità.*

Nella prima parte della pubblicazione, che è alla sua seconda edizione, il Bitelli si sofferma sul pensiero religioso cateriniano, mentre nella seconda narra gli avvenimenti storici — foschi e tumultuosi — che Caterina affrontò e dominò con sagace fermezza. La figura ammirevole della Santa è posta così nella sua giusta luce ed il lavoro contribuisce certamente ad avvicinare sempre più l'illuminata figlia di Jacopo Benincasa al cuore degli Italiani.

n. l.

□

ILIO JORI

GENEALOGIA SABAUDA

ED. NICOLA ZANICHELLI
BOLOGNA
Lire 40

Il generale Ilio Jori ha raccolto in questo volume i dati genealogici della Casa Savoia, dall'epoca di Umberto Biancamano fino ai giorni nostri.

I vari rami nei quali l'antica e gloriosa Casa si suddivise nel tempo, compresi quelli originati da figli naturali, sono distinti in gruppi. Il ramo primogenito fino a quello attualmente regnante è ripartito nelle tre qualifiche di Conti, Duchi e Re.

L'Autore non ha ritenuto opportuno risalire all'epoca che precedette Umberto Biancamano giacchè — come egli stesso osserva — le varie opinioni, anche di scrupolosi e autorevolissimi genealogisti, su questo argomento sono tante e così discordi da lasciare assai dubbiosi sull'aderenza loro alla realtà.

Il lavoro del generale Jori, in decorosa veste tipografica, nel quale i chiari grafici schematici si alternano a sintetici cenni storici su coloro che governarono o che in seguito a matrimonio furono figure rappresentative di primo piano all'estero, è sicuramente destinato ad apportare un grande contributo di nozioni agli studiosi in materia, e costituisce pertanto una utilissima fonte di consultazione. Questo fu appunto lo scopo che guidò l'A. nella sua paziente e diligente opera.

n. l.

II. - RIVISTE E GIORNALI

Il problema della gomma per gli anglo-sassoni

In Inghilterra, nel *New Statesman and Nation* Harry Barron ha dichiarato che l'egemonia inglese sulla gomma è finita « probabilmente per tempo considerevole »; la situazione è grave ed è certo che le democrazie occidentali non riceveranno gomma. « Il problema è quasi insolubile » prosegue.

In un interessante articolo sul *Popolo di Roma* Italo Zingarelli rileva che gli anglo-sassoni non hanno da abbandonarsi ad ottimismo in merito al Brasile; è la patria della gomma, e tuttora produce la migliore del mondo, ma si tratta di un prodotto allo stato selvaggio preso dagli alberi nelle foreste dell'Amazonas. Henry Ford ha sacrificato quindici anni e molti milioni di dollari al tentativo di organizzare laggiù una cultura e non vi è riuscito. Il Brasile fornisce appena 20.000 tonnellate all'anno e tutta la gomma prodotta in Africa e nell'America latina non basterebbe a far lavorare la industria degli Stati Uniti per tre settimane.

Sebbene l'ufficio per i rifornimenti dell'esercito e della marina statunitensi avesse incluso da molti anni il caucciù nell'elenco dei materiali bellici, l'ordine di ammassare scorte non venne dato che al 28 di giugno del '40 e la Rubber Reserve Company, creata con questo speciale incarico, alla fine di marzo del'42 aveva accaparrato 673 mila tonnellate; gli ultimi piroscafi col prezioso carico lasciarono in quell'epoca le coste di Sumatra non ancora occupate dai giapponesi, sperando di raggiungere gli Stati Uniti nel giugno, ma nessuno ha saputo a quanti di essi sia riuscito condurre a termine l'avventuroso viaggio. Di concreto sappiamo che nella scorsa primavera le scorte esistenti negli Stati Uniti ammontavano a 700 mila tonnellate, mentre nei magazzini dei fabbricanti si accumulavano, fra pneumatici e camere d'aria, sette milioni e mezzo di pezzi.

In tempo di pace, agli Stati Uniti, il consumo annuale di gomma nuova si aggirava intorno alle 600 mila tonnellate, ma nel '41, sebbene il programma di armamenti ancora non fosse in piena realizzazione, si era già fatto un bel salto, arrivando a 760 mila. Per il '42 si contava di compiere il miracolo di mantenersi sulle 400 mila, compensando le accresciute esigenze militari con le radicali restrizioni nel campo civile, tuttavia la fondatezza del preventivo è da dimostrare. L'impiego bellico del caucciù ha raggiunto proporzioni che il profano neppure immagina, mai avendo il profano sentito dire — ad esempio — che settantacinque tonnellate d'una nave da battaglia di 35 mila tonnellate consistono di gomma: forse rendendosi interprete dello stato d'animo dei soci che hanno dovuto rinunziare all'uso della vettura, o si vedono costretti dal razionamento della benzina a ridurre della metà il chilometraggio prima annualmente coperto, l'Illinois Automobil Club ha calcolato che quel quantitativo basterebbe per 10.341 pneumatici per macchine comuni. Gli autoveicoli di guerra non consentono confronti con i loro confratelli inermi: gli otto pneumatici di un cannone antiaereo motorizzato assorbono gomma sufficiente per quarantacinque macchine da turismo e una sola gomma d'un carro blindato ne vale dodici delle comuni.

L'isola di Ceylon, l'India, l'Africa e l'America latina non possono dare, stando ai calcoli degli stessi tecnici americani ed inglesi, più di 150.000 tonnellate all'anno e la maggiore fornitrice è proprio Ceylon che dal punto di vista geografico-strategico non si trova in una situazione felice.

La difensiva sul fronte russo

Nel quadro vario e fantastico offerto alle operazioni in Russia la difesa ha assunto grande importanza per le forme nuove che essa ha assunto e per la sterminata estensione del fronte. Il Gen. Horst von Metzsch rileva, in un suo interessante scritto, che non esiste un fronte chiuso, nè a nord nè al centro. Esso è reso impossibile dal suo prolungarsi per chilometri e chilometri di territorio. Impedimenti naturali, come montagne, mancano completamente. I corsi d'acqua, le paludi, non sono più una protezione quando giunge il gelo. Anche i boschi non sono una protezione sufficiente. C'è poi l'aviazione che sovverte totalmente la tattica delle operazioni militari.

L'apparecchio in volo non conosce ostacoli. Esso conosce soltanto le difficoltà di atterraggio o di decollo, ed anche queste manovre sono sempre più perfezionate nel limite delle possibilità tecniche, con il decorso della guerra. Il difensore ha perciò fatto conoscenza con gli attacchi aerei nemici e con le truppe paracadutiste molto al di là dalle linee di fronte.

Si sono avute penetrazioni e sfondamenti per opera di truppe di terra; accerchiamenti della durata a volte, di mesi; assedi in campo aperto, tramutato improvvisamente in una specie di fortezza. Ogni genere di astuzia è allora usata per resistere, di giorno in giorno. È subentrata una sorprendente insensibilità rispetto alle forze nemiche che si hanno ai fianchi ed alle spalle. Basta che resti libero il collegamento aereo perchè anche la linea di fronte più complicata divenga sopportabile. Anche attorniati dal nemico e messi a duro cimento da forze preponderanti, le truppe dell'Asse mantengono incrollabile la fiducia, basata sulle consapevole propria superiorità e sulla guida sicura dei Capi e attendono tranquille gli aiuti liberatori ed il collegamento con le altre truppe.

Questa non è guerra di posizione come quella di 25 anni fa, ma guerra di movimento, lotta d'ogni genere, che va dalla vasta azione fino alla piccola guerriglia.

Sappiamo oggi che l'ultimo tentativo di sfondamento del nemico non è riuscito perchè la superiorità qualitativa del Comando e delle truppe tedesche nonchè dei loro alleati, si è mostrata ben più forte della preponderanza di massa bolscevica, la quale perciò non ha potuto esplicarsi con efficacia. Unità tedesche ed alleate di entità e forza minima hanno talvolta opposto all'assalto bolscevico una tattica difensiva ed una resistenza di nervi a tutta prova.

Nessuna crisi logistica grave come questa avrebbe mai potuto essere favorevole ai bolscevici per un vantaggio tattico ed anche strategico. Per quanto gigantesca fosse la massa sovietica che si avventò contro il nostro fronte, l'eroica resistenza in molti punti importanti e lo spostamento pronto ed offensivo in altri, determinarono sempre un'azione di difesa che non perse mai di vista lo scopo d'infliggere le maggiori perdite possibili al nemico.

L'utilizzazione delle officine ferroviarie russe

Nei territori orientali occupati hanno grande importanza i cosiddetti ospedali di riparazione delle locomotive e dei vagoni ferroviari, vecchie costruzioni ed impianti russi risalenti, come tecnica, a quella di 50 anni or sono. I sovieti non hanno qui apportato alcun miglioramento.

Un corrispondente tedesco che ha visitato uno di questi stabilimenti così lo descrive:

Non vi era alcun edificio, che non fosse più o meno distrutto, nessun tetto, che non fosse stato colpito da bombe, ed un po' dappertutto erano disseminati rottami. I russi, prima di ritirarsi, avevano avuto cura di portar via tutti i macchinari, che loro riuscì di smontare, nonchè 3500 operai, lasciando sul posto soltanto vecchi ed invalidi. I sovieti avevano poi lasciato speciali reparti di truppa, i quali dovevano provvedere alla distruzione integrale di tutto quanto era rimasto in piedi dopo la ritirata del grosso dell'esercito sovietico e perfino compiere atti di sabotaggio dopo l'occupazione germanica. La rapidissima avanzata delle truppe tedesche impedì il primo disegno e la rigorosa sorveglianza della polizia gli atti di sabotaggio.

Poi venne il lavoro tedesco di ricostruzione, gigantesco e minuzioso; si cominciò col riparare gli edifici distrutti o danneggiati dai bombardamenti aerei, si allontanò la massa enorme dei rottami di ogni genere, furono portati allo scartamento normale tutti i tratti di binario esistenti nelle officine ed installati macchinari provenienti dalla Germania o da altre, officine sovietiche. Successivamente si dovette provvedere alla mano d'opera, istruendo allo scopo operai che per il passato non avevano mai lavorato in officine del genere ed il lavoro ferve ancora intensissimo. Nella fabbrica da noi visitata lavorano di già 265 ferrovieri tedeschi provenienti da ogni parte del Reich insieme con 1250 operai russi ed il lavoro ha, di massima, due principali obbiettivi immediati: fornire le locomotive di speciali impianti e provvidenze contro il pericolo del gelo e portare lo scartamento dei vagoni russi catturati a quello normale delle linee ferroviarie del continente europeo.

I vagoni russi catturati costituiscono naturalmente un gradito accrescimento del parco ferroviario del Reich, sottoposto nei territori orientali ad un compito particolarmente laborioso. L'operazione più importante è, come detto sopra, quella di diminuire lo scartamento dei vagoni di 45 millimetri dopo la metà dell'asse ed è interessante a tal proposito ricordare come già i Soviet avessero previsto un simile adattamento, ulteriore conferma dei disegni aggressivi della rivoluzione sovietica contro l'Europa.

I nuovi ricognitori germanici

Ad ogni settore d'operazione e ad ogni specifico compito l'apparecchio aereo da ricognizione più adatto. Se il velivolo italiano dianzi descritto serve ottimamente nel Mediterraneo per la caccia contro i sommergibili, il nuovo ricognitore tedesco dà ottima prova nell'Oceano Atlantico, dove è adibito all'avvistamento ed alla segnalazione dei convogli nemici. Esso è perciò un prezioso ausiliario dei sottomarini tedeschi che, avvertiti tempestivamente, possono radunarsi ed attaccare a « rudel » cioè a branco.

Questo apparecchio è di recente costruzione, capace di grande autonomia di volo, atto alle lunghe navigazioni nel cielo degli Oceani. Esso possiede speciali motori il cui rumore, per mezzo di silenziatori, risulta attutito fino al punto da essere difficilmente percepibile anche dai migliori aerofoni, quando il volo si svolge al di sopra di una certa altezza, ed è inoltre mimetizzato in modo così perfetto, che la ricerca nell'aria ne è resa oltremodo difficoltosa. Correndo dunque scarsi o punto rischi di essere udito o avvistato questo apparecchio può esplorare il mare alla ricerca di navi o convogli nemici, segnalarne la posizione, seguirne la rotta.

G. V. S.

III. - STAMPA MILITARE

Rassegna di Cultura militare e Rivista di Fanteria. - Novembre 1942.

● *Nuovi orientamenti delle scienze militari.* — Fra il fragore delle macchine belliche in moto da ben tre anni, nel quadro apocalittico di una lotta senza confini e senza misura, mai scatenatasi con tanta violenza nella storia dell'umanità, il generale designato d'Armata dott. Pietro Maravigna, in questa prima parte del suo dotto studio, ci illustra i motivi per cui la guerra di oggi ha assunto caratteri ed aspetti tanto diversi da quelli di ieri e quali siano stati e sono gli orientamenti che gli avvenimenti bellici hanno imposto alla scienza che li regola, li dirige e li coordina e che sta alla base dell'arte bellica.

● *Il carro armato.* — Il generale di C. d'A. Augusto De Pignier fa la storia del carro armato e ne illustra le caratteristiche e l'armamento, dopo aver premesso che l'idea d'impiegare in combattimento un mezzo d'approccio al nemico protetto contro le armi del nemico stesso e tale da permettere all'equipaggio, in sicurezza, l'impiego delle proprie armi bianche o da gitto è molto antica, risalendo fino all'epoca assira e babilonese. L'adozione delle armi da fuoco suggerì nuove forme e, tra gli altri, il nostro sommo Leonardo progettò un carro testuggine mosso con ingranaggi e accoppiamenti conici da parte dell'equipaggio.

● *L'evoluzione dell'arte della guerra nella letteratura militare francese del secolo XVIII.* — Il generale di divisione dott. Edoardo Scala, premesso che tutti i mutamenti di natura sociale, politica e militare nel campo pratico vengono sempre preparati da una precedente evoluzione d'ordine intellettuale, nella quale il pensiero è destinato a precedere l'azione, rileva che anche gli eserciti della Rivoluzione francese e la tattica napoleonica vennero sempre più chiaramente preannunciati dagli scrittori militari, il che ci dimostra ancora una volta che anche nel campo della guerra la trasformazione degli organismi militari e l'adattamento dei principi ai nuovi tempi sono sempre preceduti da un processo intellettuale a volte lungo e laborioso, ma sempre indispensabile a preparare quei progressi che poi vengono affrettati e sfruttati dai Capi migliori.

● *L'uomo fattore decisivo della lotta armata.* — Il colonnello di S. M. Emilio Faldella, soffermandosi sugli insegnamenti della guerra in atto, osserva che la macchina invade tutto il campo della guerra moderna, determinando la violenza dei suoi aspetti, la rapidità dei suoi sviluppi e la micidialità dei suoi effetti; ma la macchina non domina, tuttavia, nè risolve di per se stessa un combattimento, una battaglia, un conflitto. La macchina serve in quanto vi è l'uomo che la impiega: uomo e macchina rappresentano un inscindibile binomio. La macchina è, in un certo senso, creatrice di aristocrazie di specialisti, ma non altera il valore fondamentale del «numero» come potenza. L'autore indica quindi gli orientamenti scientifici ai quali deve essere informata la preparazione del soldato, rilevando come il nostro esercito, posto di fronte ai formidabili problemi della guerra meccanizzata, sappia essere organismo scolastico, oltre che strumento di vittoria, adeguando il suo spirito, cioè la sua scienza, alle più moderne esigenze, con la stessa passione con la quale riafferma, sui campi di battaglia, il suo primato di gloria.

● *La Divisione motorizzata coloniale nella marcia al nemico.* — Studio sul movimento tattico (esplorazione e sicurezza) di una divisione motorizzata coloniale, del tenente colonnello degli alpini Giacomo Fatuzzo. L'A. considera una divisione motorizzata coloniale — intendendo come tale una D. M. avente una specializzazione organica e tattica per la guerra nei teatri operativi dell'A. S. — la quale marcia isolata al nemico, senza naturalmente escludere la cooperazione tattica con la Divisione corazzata, che nella guerra odierna deve considerarsi normale.

Rivista di Artiglieria e Genio. - Ottobre 1942.

● *L'artiglieria nella difesa del territorio nazionale.* — Il maggiore armi navali ing. Vittorio Re prosegue il suo studio sull'artiglieria nella difesa del territorio nazionale, trattando in questa seconda puntata della difesa costiera. Si sofferma sulla necessaria efficienza delle batterie in relazione all'offesa navale, sul numero e la costituzione delle batterie stesse, i loro calibri, l'organizzazione delle postazioni e sulle batterie mobili (treni armati e cannoni di G. C. su affusti ferroviari).

● *Battaglia di rottura e sfruttamento del successo.* — Il colonnello di cavalleria in s. S. M. Luigi Migliari Galante, premesse brevi note sulla battaglia di rottura, ne segue l'evoluzione sino ai giorni nostri, iniziando l'esame fino dalla guerra 1915-1918, che sotto molti aspetti può considerarsi la prima in cui l'importanza della rottura si palesò in tutta la sua piena drammatica evidenza. Sono illustrate in questa prima parte dell'interessante studio la battaglia di Gorlice-Tarnow dell'estate 1915 sul fronte dei Carpazi; quella degli Altipiani impegnata dagli austriaci nel maggio-giugno 1916; quella russa di Luzk nel giugno 1916; la dodicesima dell'Isonzo dell'ottobre 1917 e infine quella di Piccardia del marzo 1918.

Rivista di Commissariato e dei servizi amministrativi. - Novembre-Dicembre 1942.

● *I tre errori dell'Inghilterra.* — Il tenente colonnello commissario R. M. Ermanno Manzini prosegue il suo studio sull'Inghilterra e i suoi errori nella storia e rileva come la sua padronanza dei mercati mondiali sia ormai tramontata, poichè l'Asse, assicurandosi gran parte delle risorse russe, e il Giappone quelle dell'Asia Orientale, hanno realizzato il miracolo di capovolgere la situazione ed escluso in modo assoluto che il tempo lavori in funzione delle possibilità inglesi e americane: la guerra totalitaria ha inferto un colpo mortale al monopolismo anglosassone, il quale per lo spostamento dei valori avvenuto per effetto dell'azione del Tripartito è stato definitivamente stroncato.

● *Le armi dell'annona in guerra*, del tenente colonnello commissario dott. Gaetano La Rosa. Massimo potenziamento della produzione, razionale conservazione, utilizzazione a fondo, distribuzione secondo sani criteri economici e fisiologici dei prodotti: ecco l'armatura dell'annona in guerra.

● *Approvvigionamenti annonari, mercati e industrie alimentari.* — Il prof. Francesco Nagliesi della R. Università di Napoli in questo dotto articolo sull'alimentazione rileva che essa rappresenta oggi un problema di prim'ordine, perchè le impellenti necessità dell'economia nazionale obbligano alla disciplina dei consumi. Si rende pertanto necessaria un'educazione alimentare e igienica nuova che bandisca da un lato gli inutili e fisiologicamente dannosi sperperi alimentari e dall'altro utilizzi tutte quelle derrate che una volta furono ritenute povere, integrandole con altre sostanze.

Rivista Aeronautica. - Maggio 1942.

● *Il problema del volo strumentale. Fondamenti psicologici nella meteorologia del pilota*, del capitano pilota Publio Magini. — Dopo aver tratteggiato la concezione attuale della meteorologia aeronautica, si fa cenno di una concezione della meteorologia del pilota basata su fondamenta di natura psicologica. Si esaminano quindi alcune delle relazioni tra le avversità del volo e la psicologia del pilota, si introducono alcuni concetti e si avanzano proposte di natura pratica.

● *La statica delle sovrastrutture per piste di volo*, del maggiore G. A. r. i. Domenico Priolo. — Necessità degli studi sul comportamento statico delle sovrastrutture di piste di volo sotto l'azione dei carichi trasmessi dalle ruote dei velivoli al terreno di fondazione. Esempi di spessori di sovrastrutture flessibili adottate nella tecnica stradale e proposte di formule diverse adatte a piste di volo. Cenni sui metodi per calcolare lo spessore di pavimentazioni rigide in conglomerato cementizio.

● *Applicazioni strutturali del compensato*, dell'ing. Rider Keith. — Cenni sulla differenza fra materie plastiche e compensato trattato con resine, per la valutazione di molti cosiddetti «velivoli in materie plastiche». Importanza e partecipazione del compensato in queste costruzioni e possibilità di sviluppo del sistema contro quello ormai universale delle costruzioni metalliche per ragioni autarchiche.

● *Il battellino di salvataggio degli aviatori.* — Cenni generali su questo necessario equipaggiamento dell'aviatore che vola su mare, e illustrazioni di tipi di battellini in uso presso le aviazioni avversarie.

● *L'aeroporto nazionale di Washington.* — Descrizione dei lavori d'impianto fin dalle prime progettazioni: scelta e risanamento del terreno: consolidamento; drenaggio; costruzione piste; stazione principale e servizi vari.

Rivista dei Carabinieri Reali. - Ottobre 1942.

● *I reparti mobilitati dell'Arma nei territori nemici occupati.* — Il tenente colonnello Augusto Errico fa una diligente disamina dei compiti riservati ai reparti dell'Arma di una grande unità impiegata nella conquista di un territorio abitato da popolazione di qualsiasi nazionalità, dopo aver rilevato che la guerra attuale, in virtù della supremazia militare dell'Asse, ha condotto i battaglioni e le sezioni di CC. RR. mobilitati in territori lontani dai nostri confini, dove è stato possibile attuare, per lo speciale servizio dell'Arma, sistemi diversi di organizzazione a seconda della natura definitiva o transitoria dell'occupazione e delle particolari situazioni locali.

● *La fabbrica dei poveri.* — Per la conservazione dell'impero inglese — premette il capitano Andrea Belli in questo articolo — è stato ed è necessario che il mondo abbia fame... Occorre che tutti abbiano bisogno di oro e nessuno ne possegga... È questa la regola su cui è poggiata la potenza imperiale inglese, estesasi sul mondo mediante una serie di colpi di mano e di spogliazioni, nella organizzazione della sua egemonia economica. Ma trionferà la lotta ingaggiata dai popoli poveri contro gli affamatori, i voraci detentori dell'oro, contro la ricchezza sterile e maledetta, destinata sempre più a estraniarsi, anzichè rifluire beneficamente nei cicli della produzione. È la lotta del ferro contro l'oro: quel ferro, che già a Roma sgominò la tracotanza di Brenno, colpirà il nemico nel cuore.

Rivista Marittima. - Ottobre-Novembre 1942.

● *Panorama del medio e vicino Oriente.* — Premesso che al termine della guerra 1914-1918 una delle più importanti questioni che la conferenza della pace dovette risolvere fu la famosa *questione orientale*, il tenente di vascello Napoleone Franceschetti, illustra come essa fu affrontata e risolta e quali sviluppi ha avuto successivamente. Rileva che nei riguardi del Medio Oriente due correnti, fra le molte altre, si affermano maggiormente: quella panislamica e quella panarabica. Se riusciranno o meno ancora non si può dire, ma sono due correnti che bisogna seguire attentamente. L'A. osserva che nell'attuale conflitto il Medio Oriente rappresenta un punto dei più nevralgici ed è del parere che vi sarà giocata una carta definitiva; come ritiene che, sottratto agli intrighi, esso potrà apportare tutto il peso delle sue possibilità nella costruzione del nuovo ordine nel mondo.

● *Il necessario impero di oltremare dell'Italia intervenuta.* — Il tenente colonnello commissario R. M. Ermanno Manzini, che in precedenti scritti illustrò alcuni aspetti del problema coloniale, giungendo ad una serie di prospettive a proposito della futura sistemazione delle varie posizioni mondiali, si sofferma ora particolarmente sul nuovo impero italiano, quale scaturirà dalla sicura vittoria delle potenze del Tripartito; sulla situazione marittima che ne deriverà e sull'apporto che esso rappresenterà sia come territorio di popolamento, sia come fonte di materie prime.

Rivista di cultura marinara. - Novembre-Dicembre 1942.

● *Le forze navali di Roma.* — Edoardo Scala illustra quella che fu la Marina da guerra di Roma, dopo aver premesso che anche ai tempi memorabili della Repubblica e dell'Impero, essa dovette essere «la grande silenziosa» se, mentre innumerevoli opere di ogni

tempo trattano delle istituzioni romane riguardanti l'esercito, assai poche e alquanto imprecise sono invece le notizie che si riferiscono al sorgere quasi improvviso, al primo affermarsi o al rapido progredire delle forze navali.

● *Navi e marinai italiani nel Mar Nero.* — Diego Garzia ricorda fasti antichi e imprese recenti delle piccole navi della nostra Marina e rileva come la magnifica tradizione di ardimento sia tenuta viva dalle vittoriose imprese dei M. A. S. nelle acque del Mar Nero e in quelle del Ladoga.

● *Spagna.* — Il tenente colonnello Ermanno Manzini fa una chiara e interessante sintesi storica della penisola iberica e chiude con un panorama della nuova Spagna, in linea sulle tradizionali posizioni in difesa di quella latinità mediterranea che in altri secoli sostenne con Venezia, Roma, Malta, la Savoia, il Napoletano e la Sicilia, attraverso le lotte combattute in nome della Fede e del comune avvenire.

● *Espressioni marinaresche nella lingua parlata.* — È noto che i marinai hanno una lingua propria, la quale, pur essendo prettamente italiana, si discosta dal volgare, sia per le particolari voci di cui è ricca la nomenclatura navale, sia per le numerose locuzioni ed espressioni caratteristiche che non potrebbero essere altrimenti tradotte in modo più appropriato e così sintetico. Paolo Coridori rileva che tale linguaggio ha origini assai lontane e per larga parte deriva dal pelasgico, lingua parlata dagli antichi popoli mediterranei.

● *Mezzo secolo di fatti e ricordi della marina commerciale.* — Alberto Tajani fa la storia della nostra marina commerciale dal 1862 al 1912 intrattenendosi su questi argomenti: La formazione del naviglio commerciale dopo il 1860; come nacquero la « Navigazione Generale Italiana», « La Veloce» e altre Società transantlantiche; curiosità di alcuni piroscafi del passato; un singolare servizio marittimo ferroviario; la partecipazione della marina commerciale a nostre imprese coloniali.

● *La nostra guerra sul mare: Una morte eroica.* — Giuseppe Vingiano, spigolando nella ricca collana di episodi di valore dei nostri sommergibilisti, rievoca la morte eroica del triestino tenente di complemento della direzione macchine Danilo Stiepovich, nelle acque atlantiche nel gennaio 1941, alla cui memoria è stata conferita la medaglia d'oro.

● *Per la sicurezza della navigazione.* — Michele Morandi fa la storia del semaforo nell'evoluzione dei tempi. Col progresso delle scienze, le invenzioni e le scoperte, la radio ha rivoluzionato il campo delle comunicazioni, ma i sistemi di comunicazione ottici ed acustici sono rimasti, almeno nel principio, quasi tali e quali erano nati.

● *Campagne idrografiche.* — E. C. M. illustra in che cosa consista la campagna idrografica e come si compiono le varie operazioni inerenti al rilievo sottomarino sulle navi speciali chiamate navi idrografiche.

● *Il Nord America e la latinità della parte centro meridionale del continente americano.* — Il tenente colonnello Ermanno Manzini con questo studio tende a dimostrare che se il Nord America, almeno sino all'incerta linea di demarcazione primordiale tra gli Stati Uniti e il territorio storicamente appartenente al Messico — escluso il Canadà, colonizzato dai francesi — si sviluppò in funzione dei valori anglosassoni, il centro e il sud America ebbe un'evoluzione esclusivamente e tipicamente latina, in virtù dell'apporto italo-iberico.

● *Lo scrivano.* — L'avv. Tommaso Gropallo parla dello « scrivano» la tipica figura della gerarchia di bordo che fu importante in tempi remoti, ora completamente scomparsa nella legislazione romana. Lo scrivano o scriba o cartolaro fu un vero e proprio pubblico ufficiale, vincolato da giuramento, con funzioni di controllore e verificatore del carico.

● *Il naufragio della signorina de Bourg sulla costa d'Algeri.* — Vama narra di un tragico viaggio compiuto dalla famiglia di un ufficiale islandese al servizio della Spagna.

● *Crociera nel Mar Rosso.* — Descrizione di una crociera nel Mar Rosso di una squadriglia composta del *Nullo*, del *Battisti* e del *Sauro* di Piero del Papa.

Notiziario Alpino N. 34 (Ispettor. Truppe Alpine) – Aprile-Giugno 1942.

● *Vita dei reparti alpini: Ritorna la «Julia».* — « ...E sembra che una marea di penne nere dilaghi dai monti della Grecia, dell'Albania, tocchi le sponde del « mare nostrum», valichi gli spazi e le distanze, superi le valli e le montagne e le onde del verde mare per ritornare alla ferace pianura, per risalire altri monti, per rivedere altre vette, così conosciute, così ricordate e così amate...». Con queste parole il tenente d'art. alpina dott. Marcello Pilati inizia il suo scritto sul ritorno in patria della Divisione Julia, scritto che è tutto un alato inno di esaltazione delle fiamme verdi dell'eroica unità che in Grecia e in Albania si è coperta di gloria.

● *Scuole nazionali di alpinismo e di sci.* — Panorama dell'attività di queste scuole che con criterio perfettamente logico e intonato al momento attuale e con indirizzo collettivo e spiccatamente militare, tendono a preparare gradatamente i giovani addestrandoli nelle singole specializzazioni — roccia, sci, ghiaccio — in modo da poter immettere nei ranghi delle truppe alpine elementi specializzati, con una completa cultura alpinistica e con l'esperienza diretta acquisita nella grande palestra alpina.

● *Le origini e lo sviluppo del C. A. I.* — Il dott. E. C. Biressi fa la storia, quasi ottantenne, della nostra massima istituzione alpina, da pochi conosciuta, da molti obliata, con la rievocazione delle più notevoli figure che vi dedicarono la loro appassionata attività.

● *Leggenda e realtà del Rocciamelone.* — La storia del Monte consacrato dal voto lontano di un soldato della fede, di un Crociato italico, il monte Rocciamelone, alto 3538 metri dominante la Val di Susa, è rievocata dal sottotenente Marone Vittorio, il quale ne narra anche le leggende fiorite in due millenni e ricorda le vicende del monumento alla Vergine, opera dello scultore Stuardi, eretto sulla vetta nel 1899.

● *Cinematografia alpina.* — Premesso che la settima arte, la più moderna e attuale, che meglio d'ogni altra sintetizza e esprime la nostra epoca, non poteva ignorare, nella sua imprescindibile necessità d'interpretare i valori essenziali della vita, quelli della montagna e quindi anche quelli della guerra alpina — il sottotenente Enrico Graziola illustra le realizzazioni passate, in corso e in progetto, in questo settore. Rileva il promettente inizio che si augura porti a risultati concreti, sia come documentazione storico-tecnica, sia come realizzazione artistica, nella esaltazione della silenziosa epopea alpina e dei valori eterni della montagna.

Ejercito – Gennaio 1943.

● *Sbarchi navali*, del capitano Carlos Sanchez Garcia. — Le azioni di sbarco navale sono di attualità ma costituiscono assunto difficile a trattare per mancanza di informazioni esatte sulla tattica adottata dalle varie Nazioni. Ciò premesso l'A. rileva che questo tema interessa molto la Spagna data la grande estenzione delle sue frontiere marittime. Egli divide così l'argomento: 1° Preparazione tattica e tecnica; 2° Traversata; 3° Formazione della testa di ponte; 4° Operazioni ulteriori.

● *Tiro di mitragliatrici con puntamento indiretto*, del capitano Manuel Macia Ibran. — L'A. non si propone di dire qualcosa di nuovo in materia, ma presenta un caso pratico e lo risolve con chiarezza e precisione.

● *Educazione fisica e valore*, del cap. Victoriano Suanzes Suanzez. — Segnala la stretta relazione esistente fra l'educazione fisica ed il valore del soldato.

● *Nuova logistica*, del tenente colonnello Fernando Villalba Rubis. — La nuova logistica è principalmente costituita dai trasporti aerei che si vanno sviluppando su scala sempre più vasta. Essa offre eccellenti possibilità strategiche e tattiche consistenti ad es. nel dislocare reparti combattenti in numero abbastanza elevato nel luogo più conveniente, senza marcia di avvicinamento. L'A. descrive con copia di particolari i più importanti episodi di questa guerra.

● *Il cane nei servizi ausiliari*, del maggiare Pablo Vidal Bulogne. — L'A. esamina tutti i casi nei quali il cane può essere efficacemente impiegato nei servizi di guerra. Tratta quindi della selezione delle razze, della alimentazione, dell'addestramento.

● *La battaglia di Toro*, del capitano Vicente Diez Carbajo. — Episodio che rappresenta uno dei momenti più importanti della vita di Isabella I e riflette l'energia, la volontà, il carattere di questa eccezionale donna.

● *Mine terrestri*, del capitano Enrico Cobene Gonzales. — L'interessante ed attualissimo argomento è così suddiviso: impiego tattico della mina; norme generali per la creazione di campi di mine; rassegna delle curve terrestri: caratteristiche tattiche, caratteristiche meccaniche.

● *Risoluzione dei problemi tattici*, del capitano Jesus Olivares Baque. — L'infinita varietà delle situazioni tattiche originano [dalla diversità dei fattori che la riguardano, rende vani i tentativi di ridurle a schemi o di dettare regole rigide per la loro risoluzione. Ma il loro studio può essere assoggettato ad un metodo, basato soprattutto sulla logica, metodo che permetterà di trovare sempre una soluzione, se non la migliore, almeno adattata alla dottrina. Ed è questo il metodo che l'A. espone, dando poi un esempio della applicazione di questo metodo teorico in un caso pratico: un tema tattico di Divisione.

Militär Wochenblatt. – N. 18.

● *L'istruzione tattica del battaglione di fanteria.* — Contiene alcuni cenni tattici utili ad un giovane comandante, con particolare cenno alla « cassa di sabbia» ai programmi delle esercitazioni, alla distribuzione dei lavori nel tempo, ecc. Studio importante.

● *Il servizio rifornimenti presso l'Intendenza di C. d. A. negli Stati Uniti.* — Esame del funzionamento della Sezione amministrativa, del Commissariato, del genio edile, dei trasporti.

N. 19.

● *I convogli d'un tempo e quelli odierni.* — I convogli non potranno venire aboliti, ma con l'aumentare delle perdite diminuirà necessariamente (?) il numero degli affondamenti.

● *Il confine indo-birmano.* — Accuratissimo studio geografico della zona montana e deltizia.

N. 20.

● *Brevi cenni istruttivi per le truppe motorizzate* tradotto per esteso in altra parte di questo fascicolo.

N. 21.

● *La guerra delle sorprese.* — Le sorprese dei nemici dell'Asse furono in questa guerra assai numerose da quella della potenza dei mezzi tedeschi, a quelle, del loro modo di combattere in ogni campo d'azione. Qui se ne esaminano i molteplici aspetti.

● *l'Indocina sotto l'aspetto geopolitico ed economico.* — Questa ricca colonia abbandonata ormai a se stessa, potrà un giorno fare da sè.

N. 22.

● Questo fascicolo che — come tutti gli altri — segue passo per passo la guerra in corso, studia con particolare attenzione la situazione algero-tunisina.

● *Le perdite dell'Impero britannico.* — Calcolo accurato dei territori *finora* perduti dall'Inghilterra sia per di rettaragione di guerra (Isole normanne, Hong-Kong, Malesia, Birmania ecc.) sia per indiretta ragione di... amicizia con gli Stati Uniti (Canadà, Australia, Nuova Zelanda).

N. 23.

● *Un anno di guerra in Asia Orientale.* – Bilancio consuntivo di una delle più fortunate azioni belliche in grande stile, condotte dal Giappone.

N. 24.

● *Blucher.* — Nell'anniversario (200°) della Sua nascita, è qui rievocata la figura possente dell'Uomo che inflisse il colpo mortale a Napoleone.

● *Note sull'impiego dei mortai pesanti nella difensiva.* Articolo tecnico-pratico molto importante.

● NB. « La Militär Wochenblatt », sospende temporaneamente la pubblicazione che sarà ripresa dopo alcune modificazioni d'ordine tecnico.

Wehrtechnische Monatshefte. – Novembre 1942.

● *Sulla perforazione delle corazze.* — Studio tecnico sulla perforabilità delle piastre, e sul comportamento di esse e dei proiettili.

● *L'aeroplano asimmetrico.* — Storia e caratteristiche.

● *Dall'Ar. 65 al F W 190.* — Mette in rilievo il successivo meraviglioso sviluppo degli apparecchi da caccia tedeschi dal 1933 al 1942.

● *La situazione economico militare dell'Australia e della Nuova Zelanda.* — L'articolo dimostra che in caso di guerra l'economia di questi due domini è destinata a cadere in gravissime difficoltà qualora i mari non siano liberi.

“NAZIONE MILITARE„ - VOL. XVII - ANNO 1942-XXI

INDICE DELLE MATERIE

Autografo del DUCE a “Nazione Militare„ (*pagine fuori testo fascicolo di gennaio 1942-XX*)

NOTE DEL DIRETTORE

Generale d'Armata FRANCESCO S. GRAZIOLI

Intorno alla battaglia libico-mediterranea . . . Pag. 65
In memoria dell'Eroe spentosi a Nairobi: I Savoia-Aosta . . . » 125
9 Maggio . . . » 206
Guerra e guerriglia . . . » 262
Un grande popolo: il nostro . . . » 321
Dopo tre anni di guerra . . . » 417
America ed Africa . . . » 485
Dopo il discorso del DUCE . . . » 549

PANORAMI DELLA GUERRA

Origini politiche e diplomatiche del conflitto nel Pacifico – EMILIO CANEVARI . . . Pag. 8
Il rovesciamento delle posizioni strategico-navali nel Pacifico – RODOLFO DEL MINIO . . . » 18
La guerra aerea in Estremo Oriente – PAOLO LIOY . . . » 24
Cronistoria del Fronte orientale (dal 1° al 25 gennaio) – VARO VARANINI . . . » 27
La guerra nel Pacifico – EMILIO CANEVARI . . . » 76
Cronistoria del Fronte orientale (dal 21 dicembre 1941 al 20 gennaio 1942) – VARO VARANINI . . . » 85
La guerra nel Pacifico: La caduta del “sistema di singapore„ – EMILIO CANEVARI . . . » 137
L'Esercito slovacco – FRANCESCO GERACI . . . » 145
La guerra nel Pacifico nel quadro del conflitto mondiale – EMILIO CANEVARI . . . » 215
I sommergibili oceanici nella guerra contro gli Stati Uniti – RODOLFO DEL MINIO . . . » 222
La Guerra in Estremo Oriente – EMILIO CANEVARI . . . » 272
La Granbretagna e la guerra: Bilancio di tre anni – ANGELO VITTORIO PELLEGRINESCHI . . . » 279
Cronistoria del fronte russo – VARO VARANINI . . . » 334
Nell'Estremo Oriente – EMILIO CANEVARI . . . » 141
La campagna di Russia 1942 (La battaglia dei tre fiumi) – ** . . . » 428
Dieppe e il secondo fronte – EMILIO CANEVARI . . . » 436
Noi e gli avversari: Il punto della situazione politico-militare – EMILIO CANEVARI . . . » 497
La campagna di Russia 1942: Le battaglie di Stalingrad e del Caucaso – ** . . . » 500
La campagna di Russia 1942: Le operazioni dal 19 settembre 1941 al 29 novembre 1942 – ** . . . » 563
Il fattore aereo nella guerra moderna – EMILIO CANEVARI . . . » 571
Convogli – ETTORE BASEVI . . . » 624

VIAGGI NELLO SPAZIO E NEL TEMPO

La politica europea in Africa e le prospettive future – AMBROGIO BOLLATI Pag. 31
Eurafrica – FRANCESCO SAVERIO CAROSELLI . . . » 102
Sintesi geopolitiche - Un'incognita: L'India – DANTE LUNDER . . . » 105
La Caucasia – RUGGERO RUGGIERI . . . » 157
L'Insulindia – ANGELO VITTORIO PELLEGRINESCHI . . . » 162
Borneo, baricentro dell'Australia – DANTE LUNDER . . . » 166
Ultima avventura nel mondo degli esplosivi – UGO MARALDI . . . » 237
Sintesi geopolitiche: Aspetti e risorse del “Continente vuoto„ – DANTE LUNDER . . . » 240
Romani contro britanni: I carri di guerra “Esseda„ – MARIO DORATO . . . » 365
Italiani e Tedeschi a Corfù nel 1716 – PIER SAVERIO LEICHT . . . » 517

Il Mediterraneo e la situazione geografico-militare – DELFINO DEAMBROSIS Pag. 600
Il Medio Oriente e la guerra – ANGELO VITTORIO PELLEGRINESCHI . . . » 604
Romani e Germani al tempo di Cesare – MARIO DORATO . . . » 608

LA PREPARAZIONE: FATTI E INSEGNAMENTI

Uomo contro carro – OETE BLATTO . . . Pag. 35
La difesa controcarro dei reparti di fanteria – ALDO VENIER . . . » 89
La difesa controcarro – ALDO VENIER . . . » 148
La difesa controcarro – ALDO VENIER . . . » 227
La guerra aeronavale – BERLINDO GIANNETTI . . . » 151
Cavalleria – UGO SANI . . . » 294
Problemi di addestramento: Il “momento buono„ – ALPINUS . . . » 296
Problemi di addestramento: L'addestramento individuale – ALPINUS . . . » 345
La dottrina di guerra dal '14 al '39 e l'attuale conflitto – LUIGI TRIONFI . . . » 347
Indirizzo nuovo nell'addestramento degli ufficiali di complemento di fanteria – MAURIZIO MONTEFOSCHI . . . » 351
Il combattimento negli abitati – ALDO VENIER . . . » 441
Guastatori – DOMENICO BARBATO . . . » 506
Il Genio nella guerra moderna – BRUNO CAPPUCCINI . . . » 510
Il controblocco – GIOVANNI TARQUINI . . . » 514
Il combattimento nei boschi – ALDO VENIER . . . » 580
L'evoluzione del carro armato – PIETRO AGO . . . » 585
Il taccuino del comandante . . . » 353
Il tuccuino del comandante . . . » 453
Il taccuino del comandante . . . » 576

QUADRANTE INTERNAZIONALE

Le alleanze nel campo avverso – RENATO CAJOLI . . . Pag. 39
Verso la nuova economia europea – GIOVANNI TARQUINI . . . » 233
Manciukuò e Italia – G. PAOLUCCI DI CALBOLI BARONE . . . » 284
L'ora dell'India – VARO VARANINI . . . » 288
Colonie e materie prime – ARTURO QUARTO . . . » 291
La futura pace – GIOVANNI SECHI . . . » 373
Lineamenti dell'attuale situazione bellica – GIOVANNI SECHI . . . » 610
Postulati di un'Europa una e nuova – GENNARO B. PISTOLESE . . . » 620

LE ARMI E LO SPIRITO

Giornali e giornalismo di guerra – GIULIANO ONGARO . . . Pag. 42

SCIENZA, TECNICA E GUERRA

Le portaerei – RODOLFO DEL MINIO Pag. 93
Quadro della RAF . . . » 180
L'aerosilurante – ANTONIO SERRA . . . » 231
Ritorno dell'incrociatore da battaglia – LUIGI ACCORSI . . . » 298
Elicotteri ed aerogiri – GIUSEPPE MORMINO . . . » 303
L'arma del futuro – BRUNO CAPPUCCINI . . . » 355
Autocarri leggeri tedeschi per terreni accidentati – ETTORE BASEVI . . . » 360
Aeroporti galleggianti – GIUSEPPE MORMINO . . . » 444
Uno sguardo in campo nemico: I reparti “Commandos„ – BRUNO BELLACHIOMA . . . » 446
Quadro dell'aviazione sovietica . . . » 374
Proiettili alati – GIUSEPPE MORMINO . . . » 584
Sommergibili all'attacco – ALFONSO GALLEANI . . . » 589
La guerra delle mine – BRUNO CAPPUCCINI . . . » 593

ECONOMIA E GUERRA

Situazione alimentare inglese e germanica – GAETANO LA ROSA . . . Pag. 97
La guerra e il suo finanziamento – BINO BELLOMO . . . » 367

GEOGRAFIA POLITICA ED ECONOMICA

Il Danubio – ARMANDO TRONI . . . Pag. 361
Iran, Russia e Inghilterra – RUGGERO RUGGERI . . . » 448

FRONTE INTERNO

La guerra e l'economia – BINO BELLOMO Pag. 167
Il decentramento dei depositi di carburante – ANTONIO GELMETTI . . . » 172
Il servizio del lavoro – PAOLO PIETRAVALLE » 370

ITALIA D'OLTREMARE

La fucina dell'africanismo italiano – MARIO DORATO . . . Pag. 174

MONOGRAFIE DI GUERRA

Con la “Lupi„ sul Mali Scindeli: Come il fante Besurghi soccorse e seppellì il fratello – GIORGIO MARINI Pag. 46
Con un battaglione mitraglieri in Albania – SILVIO ARDY . . . » 177
Un sommergibile contro due incrociatori – GIUSEPPE SIMONETTI . . . » 179
Lettere dalla Marmarica – LEONIDA FAZI » 242
Con la “Julia„ attraverso l'Epiro – ETTORE SOSCIA . . . » 376
Novembre 1940: Sul fronte albanese – GAETANO RUSSO . . . » 455
Un episodio della guerra in Cirenaica – GINO SILVESTRI . . . » 519
Ricordi del fronte greco-albanese: L'avventura di due alpini e di due bersaglieri – VELITE . . . » 626

VARIE (in tutti i fascicoli)

Eroi d'Italia nelle motivazioni delle Medaglie d'Oro
Bollettini di guerra e “NOTE„ ai Bollettini di ILIO JORI
Per la morte del generale di Cavalleria Ugo De Carolis – BRUNO KALDER . . Pag. 68

RUBRICHE FISSE

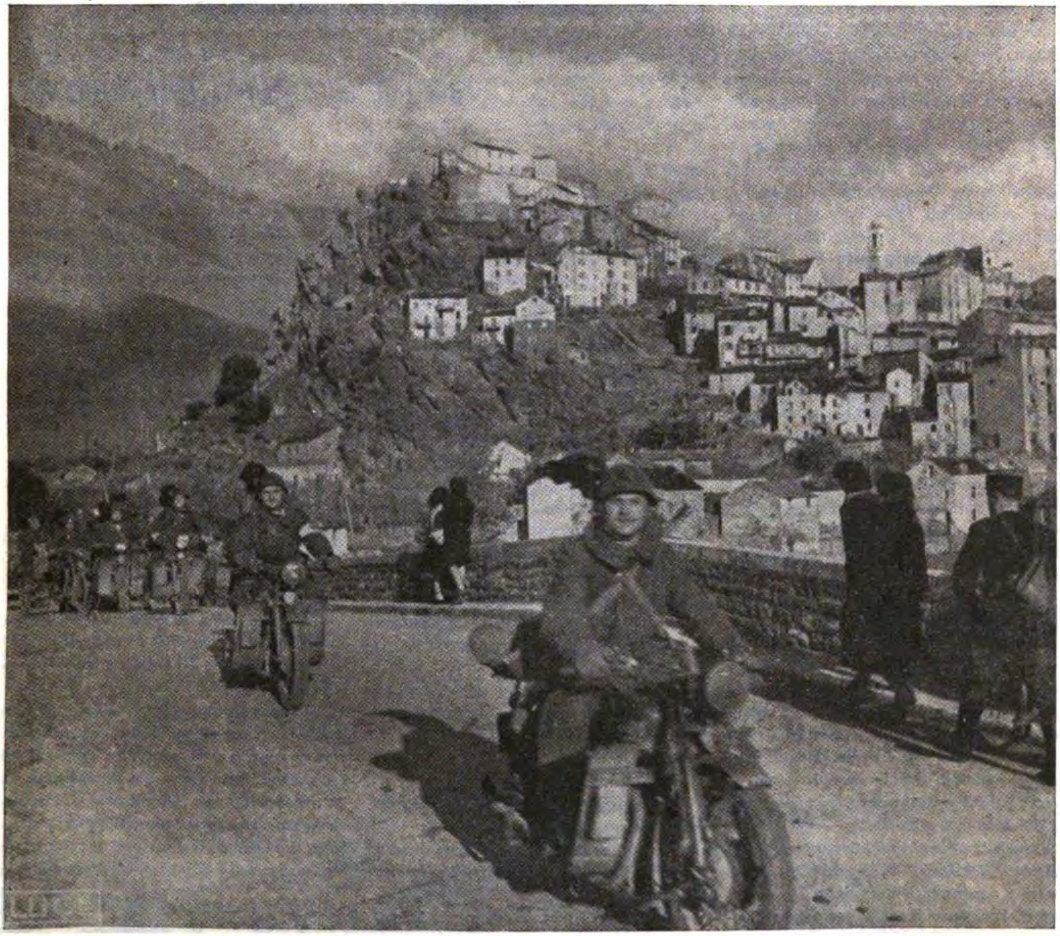
Marina
Aeronautica
Milizia
I Giovani in Italia e all'Estero
La cultura militare nelle Scuole civili
Scrittori e lettori
Quesiti tecnici (dal fascicolo novembre-dicembre)

“I CELERI„ (parte della Rivista dedicata a:)

Premessa – RICCARDO MASSONE . . . Pag. 394
I Celeri e la guerra – FEDERICO FERRARI ORSI . . . » 387
I Corazzati: Carri armati e G. U. corazzate – BRUNO BELLACHIOMA . . . » 400
Aerei e Celeri in cooperazione – SALVATORE PAGANO . . . » 403
Note sui paracadutisti – ALBERTO BECHI LUSERNA . . . » 405
La 5ª battaglia della Marmarica: battaglia di Celeri – B. B. . . . » 408
Notiziario dei Celeri . . . » 411
Impressioni sul combattimento corazzato – CARLO FETTARAPPA SANDRI . . . » 472
Il cavallo vapore, la corazza e l'armamento – SANDRO PIAZZONI . . . » 475
I Corazzati: Carri armati e G. U. corazzate – BRUNO BELLACHIOMA . . . » 477
Notiziario dei Celeri . . . » 479
Punti fermi sulla meccanizzazione e motorizzazione – ADOLFO INFANTE . . . » 536
I Corazzati: Carri armati e G. U. corazzate – BRUNO BELLACHIOMA . . . » 539
Esercito inglese: Alcuni tipi di carri armati e autoblindo . . . » 541
Notiziario dei Celeri . . . » 542
La cavalleria italiana alla fronte russa » 648
Corazzati e Cavalieri – GUSTAVO REISOLI » 653
I Celeri e l'Aviazione – SALVATORE PAGANO . . . » 656
La Divisione corazzata nella rottura e nello sfruttamento del successo – MARIO ROCCO . . . » 658
Autoblindo in azione – BRUNO BELLACHIOMA . . . » 662
Notiziario dei Celeri . . . » 666

I Celeri

N. 5 Gennaio 1943-XXI



Autoblindo in azione

del ten. col. **BRUNO BELLACHIOMA**

II.

Il movimento

Interessa i trasferimenti per ferrovia e per via ordinaria, imposti da necessità operative. Essi richiedono accurata organizzazione, perchè dal loro ordinato svolgersi dipende l'efficienza e, quindi, la pronta disponibilità dei reparti.

Dovendosi trasferire per ferrovia, il comandante del reparto autoblindo riconosce la stazione di partenza e l'itinerario per accedervi (1); precisa l'ora di presentazione del 1° elemento al piano caricatore e le modalità secondo le quali dovrà essere fatto il caricamento (2); dà disposizioni nei riguardi del funzionamento dei servizi durante il viaggio; riconosce la stazione di arrivo ai fini della rapida defluenza del materiale (1).

In vista di un trasferimento per via ordinaria, stabilisce: la composizione e la successione degli scaglioni di marcia; l'ora di presentazione di ciascuno di essi al punto di incolonnamento; l'itinerario e la località di arrivo; la velocità, le distanze e la disciplina di marcia; cosa si deve fare in caso di guasti ed avarie; il funzionamento dei collegamenti e dei servizi durante il percorso.

Prevede il collocamento, ove necessario, di indicanti, stabilendo da chi debbono essere forniti e recuperati, e i mezzi di cui vanno forniti. Per effetto di comunicazioni eventualmente ricevute, dà notizia dei vincoli imposti al movimento, da quello nei due sensi di truppe a piedi, carreggi, autocolonne in marcia sullo stesso itinerario.

(1) V. capitolo: « Le ricognizioni » nel precedente articolo pubblicato nel fasc. di Novembre-Dicembre.

(2) Conseguono dalle particolari caratteristiche del piano caricatore.

Durante la marcia ogni comandante in sottordine (1) si tiene costantemente collegato con gli elementi del proprio reparto per conoscere tempestivamente eventuali novità e per riferirle al comandante dal quale dipende; consulta frequentemente la carta topografica per rendersi conto del percorso compiuto e di quello da compiere; fa verifiche tecniche durante le soste prescritte; invigila, incontrando ostacoli od interruzioni, perchè le superiori disposizioni in argomento abbiano efficace ed integrale esecuzione, provvedendo di propria iniziativa quando necessario e possibile.

Giunto a destinazione effettua subito i controlli più importanti relativi al personale (controllo dei presenti, stato sanitario) e al materiale (guasti, avarie, caricamenti, provvedimenti urgenti da prendere e deficienze da segnalare) facendo le conseguenti comunicazioni.

Talune questioni di carattere generale meritano di essere esaminate a parte.

Nella formazione di una colonna di battaglione o gruppo e di compagnia o squadriglia, il comandante:

prevedendo difficoltà di marcia in relazione allo stato di efficienza dei singoli elementi (autoblindo, autocarri) tiene quelli in non buone condizioni in coda. Se trattasi di autocarri, assicura il collegamento a mezzo motociclista (ciò ha valore anche quando si tratti di percorrere strade strette o ingombre, ovvero quando il movimento debba essere rapido);

agli autocarri con a bordo carichi speciali (esempio: carburanti, viveri, ecc.) dei quali sia possibile l'impiego a breve scadenza, fa assumere nella colonna il posto che meglio assicuri, in qualunque evenienza, la disponibilità dei carichi stessi;

quando, per ragioni di diversa assegnazione di compiti o particolari esigenze di itinerario, la colonna debba scindersi in un determinato punto del percorso, dispone perchè nella formazione sia rispettata la successione immediata degli elementi che debbono restare riuniti;

di norma pone in coda alla colonna un autocarro con personale specializzato incaricato del servizio di polizia e di soccorso (riparazioni) (1).

Nell'attraversamento di abitati e di incroci stradali non sorvegliati e non controllati da enti preposti a tale particolare servizio, il comandante della colonna si fa precedere da un motociclista per interrompere la circolazione in senso trasversale alla propria direzione di movimento allo scopo di evitare che altri autoveicoli e carreggi spezzino la colonna

(1) Stiamo considerando il movimento di un battaglione o gruppo.

(1) Avarie che richiedano lungo tempo per essere riparate non debbono assorbire ed immobilizzare detto personale perchè esso è destinato a svolgere la propria attività in favore di « tutta » la colonna. L'elemento in grave avaria è lasciato in posto recuperando ciò che è possibile di uomini e di carico. Si segnala il fatto all'autorità competente per i provvedimenti che riterrà di prendere.

provocandone l'allungamento. Predispone le fermate di una certa durata (per riordinare la colonna, per esigenze di rifornimenti e per necessità di vettovagliamento e di riposo) fuori dei centri abitati, non nei tratti in curva, non in corrispondenza di incroci.

Di solito effettua una breve fermata dopo un'ora di cammino per una prima verifica del materiale. Le successive fermate (1) hanno la durata di 20' dopo 2 ore di marcia. Può derogare da tale norma ove sul movimento incidano la lunghezza del percorso, non buone condizioni stradali, condizioni meteorologiche avverse, la sicurezza della regione che attraversa, lo stato della truppa (riposata o stanca).

Di notte mantiene la colonna ad una velocità ridotta rispetto a quella che potrebbe tenere di giorno e maggiori distanze tra gli elementi della colonna; nei punti difficili (curve, strette, incroci) colloca indicanti provvisti di mezzi per segnalazioni luminose; se consentito da superiori disposizioni, allorchè la colonna deve procedere a fari spenti, ordina che sia tenuta accesa la luce posteriore rossa di ogni elemento.

I lavori

I lavori necessari per consentire al materiale di muovere, sostare, sottrarsi all'osservazione ed all'offesa dall'alto, utilizzano il resultato di una ricognizione oppure si innestano opportunamente in essa.

Sono **rivolti** a conseguire i seguenti scopi:

superamento di interruzioni stradali;

superamento di forti pendenze in terreno vario;

passaggio di fossi;

occultamento all'indagine aerea;

protezione e conservazione del materiale;

funzionamento dei servizi o soddisfacimento di particolari esigenze.

Tutti i lavori hanno carattere speditivo e sono compiuti: quando possibile o necessario, da elementi del genio posti, per la bisogna, a disposizione del reparto autoblindo interessato; diversamente, da personale del reparto stesso (zappatori rinforzati da altri carristi comunque disponibili); in determinate circostanze, dai soli equipaggi.

Vengono impiegati gli attrezzi da zappatore in dotazione e materiale di circostanza.

Durante spostamenti per via ordinaria può verificarsi la necessità di superare interruzioni comunque provocate. Di solito consistono in buche, escavazioni, frane, scoscendimenti, abbattute o barricate. A meno che non si riscontrino devastazioni od ostacoli di entità tale da richiedere l'intervento di specialisti e l'impiego di materiale diverso dal suddetto, il comandante provvede — di norma, sempre che il terreno lo permetta — all'aggiramento di tali interruzioni scegliendo in prossimità un tratto che faciliti al materiale l'uscita dalla strada e il suo ritornarvi oltre l'interruzione stessa (v. fig. 1). Per la bisogna fa abbattere brevi tratti di siepi, muretti o staccionate, colmare solchi e cunette, addolcire e creare piccole rampe ed eseguire sbancamenti e trasporti di terra.

Rinforzi, sostegni, rivestimenti, ecc. eventualmente occorrenti sono costruiti con materiali rintracciabili nelle vicinanze.

Se si tratta di superare forti pendenze in salita (terreno vario) occorre una diminuzione della pendenza mediante asportazione di terra in alto e colmataggio in basso, per una larghezza sufficiente al passaggio delle autoblindo. Talvolta — caso eccezionale — possono anche bastare due strisce limitate allo spazio di appoggio delle ruote.

Qualora ciò sia fattibile, si tiene conto degli inconvenienti che potrebbero derivare da un soverchio affondamento delle ruote stesse, tale cioè da compromettere l'integrità degli organi più bassi del telaio per strisciamento su prominenze o asperità. In siffatta previsione si asportano le prime o si eliminano le seconde; ovvero si colmano i solchi nel punto giusto con riporti di terra.

Nell'adattare il pendio, chi dirige il lavoro tiene conto della consistenza del terreno. Se franoso, molle, disgregato vuole minore pendenza e maggior lavoro di consolidamento.

Il pendìo, deve, di massima, essere uniforme, perchè la presenza anche di piccoli tratti più ripidi può compromettere il suo superamento.

Il piede della salita va raddolcito quando necessario, eventualmente imbottito (rinforzato o rivestito) specie se alla parte più bassa corrisponde la parte più molle del terreno.

Talvolta invece di addolcire il pendio può convenire di provvedere al suo rinforzo mediante rivestimento in modo da aumentare la aderenza delle ruote. Ciò è possibile solo se si abbia disponibilità di ramaglia.

In presenza di una forte discesa (1) conviene seguire — se possibile — il criterio di avere un profilo *non* rettilineo, ma tale — piuttosto — da presentare meno accentuato l'invito (parte alta) e l'arrivo (parte bassa) come è schematicamente indicato nella fig. 2. Il suo adattamento tende in ogni caso ad evitare slittamenti, perchè da essi possono conseguire — al termine della discesa — urti violenti contro terreno duro o altri ostacoli.

Percorsi a mezza costa vanno adattati quando per prevedibili sbandamenti oltre limite, risulti malsicura la stabilità delle macchine.

È meglio abbondare nel lavoro di scavo a monte anzichè di rinforzo o di riempimento a valle, a meno che il criterio opposto sia suggerito dalla natura e dalle risorse del terreno circostante.

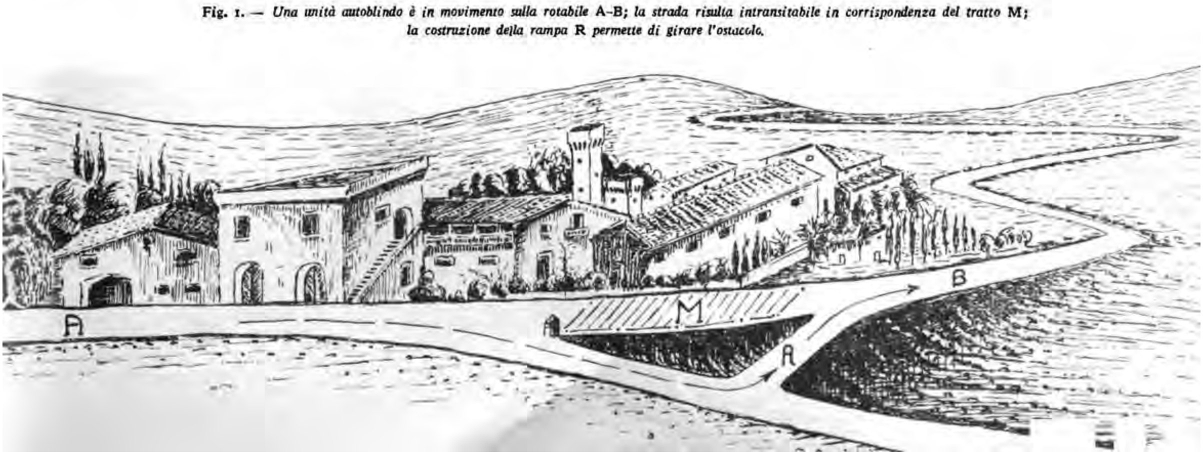
Gran parte dei lavori relativi al passaggio dei fossi consistono nell'adattamento di rampe per entrare nel corso d'acqua e per risalire l'opposta sponda.

I lavori di rinforzo eventualmente occorrenti per conferire solidità ai ponticelli, interessano normalmente manufatti poco lunghi in legno o misti di legno e travi di ferro sagomato. Basta creare una maggiore resi-

(1) Gli inglesi sostano 10' dopo i primi 20 minuti di marcia, ed in seguito 20' dopo ogni 100 minuti di marcia.

(1) La discesa può essere più ripida della salita naturalmente entro il limite imposto dalla sicurezza del personale e dalla conservazione del materiale.

Fig. 1. — *Una unità autoblindo è in movimento sulla rotabile* **A–B**; *la strada risulta intransitabile in corrispondenza del tratto* **M**; *la costruzione della rampa* **R** *permette di girare l'ostacolo.*



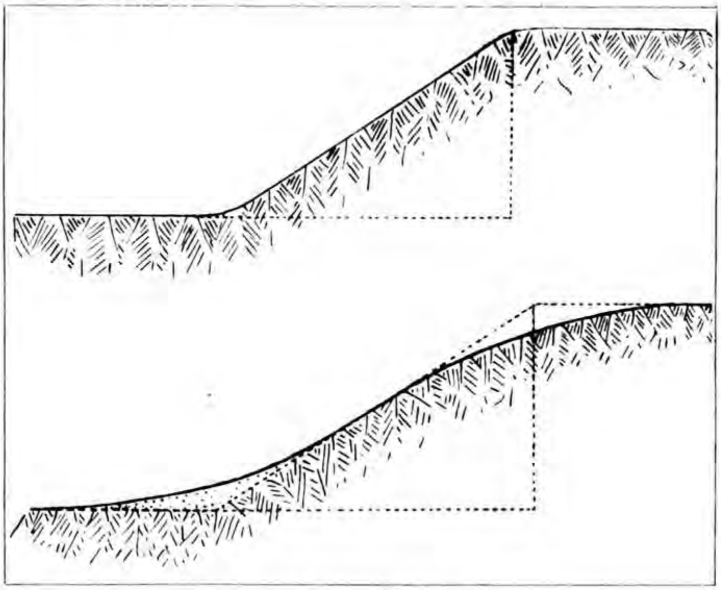


Fig. 2. — *Rampe in discesa*
Sopra: *Rampa a profilo rettilineo.* Sotto: *Rampa a profilo raccordato*

stenza al centro del ponte o in due o più punti intertermedi mediante:

botti vuote, occorrendo riempite di terra o ghiaia, disposte in senso orizzontale o verticale, assestate con puntelli;

pile o cataste di casse o cassette o gabbie vuote (esempio: imballaggi per munizioni);

traverse ferroviarie, travi, travicelli, grosse mozzature di qualsiasi legname da taglio; anche grosse spezzature di legname da ardere o pezzi di tronco d'albero oppure materiale prodotto dal disfacimento di case (colpite dal tiro di artiglieria), capanne, staccionate, ecc.;

balle di paglia o di fieno compresso legate con filo di ferro;

fascine e fascinoni disposti a cataste, orizzontalmente assestate con legature e puntelli;

grosso pietrame, specie se a forma regolare (pietre miliari, paracarri, ecc.), proveniente da macerie; pile di mattoni a strati regolari e fra questi imbottiture di materiale cedevole come paglia, fieno, erba, terra, sabbia, fango;

pile di sacchetti riempiti di terra o sabbia, legati e puntellati;

carriole, carrette, carri, parti di macchine agricole, imposte, letti, mobili, ecc. col concorso degli elementi indicati nei precedenti capoversi, disponibili in misura non sufficiente per essere impiegati da soli nei lavori di cui trattasi.

In ogni caso si cerca di dare un solido assetto ai suddetti materiali, che risultano facilmente deficienti piuttosto nella connessione che nella resistenza e di curare particolarmente il loro appoggio sul fondo del fosso.

È tollerato un certo giuoco tra la parte del rinforzo e la parte del ponte da sostenere, nei limiti della « freccia » ammissibile nel cedimento. Essa risulta tanto maggiore quanto maggiore è la campata.

Assicurare sempre il regolare deflusso dell'acqua per impedire che rammollisca eccessivamente o addirittura svalorizzi il sostegno improvvisato.

Un reparto autoblindo in marcia si occulta mascherando il materiale con frasche, talchè dall'alto le autoblinde risultino comuni autoveicoli.

I copertoni degli autocarri al seguito sono mimetizzati con una coloritura ridotta a due o tre grandi chiazze nere irregolarmente disposte (spezzature diagonali) (1).

Nelle soste (posizioni di raccolta e di attesa) sono da preferire i terreni che offrono un minimo di copertura. Le macchie ed i contrasti prodotti dalla presenza di vegetazione, cataste di legna, pagliai, fienili, capanne, ecc. rendono più laborioso il rilievo dall'alto. Occorrendo, quelle cataste vanno create, le capanne rimesse in sesto, ecc.

I giuochi di luce e di ombra sono sempre sfruttati. Se disponibili, sono impiegate reti mimetiche.

I lavori (eccezionali) per la protezione e la conservazione del materiale (lavori di difesa) e quelli per il funzionamento di taluni servizi o per il soddisfacimento di particolari esigenze (lavori di tappa) sono eseguiti con i criteri generali comuni a tutte le armi.

(1) Se c'è il sole, specialmente di fianco, un autocarro è più visibile col copertone disteso (effetto dell'ombra). Perciò va tenuto ripiegato in parte ed irregolarmente.

Ciclismo DI GUERRA

del capitano
MARIO CONTI

Si va facendo strada nel grosso pubblico, una corrente che tende a considerare oramai superata l'èra del ciclismo ai fini bellici, visto che altri mezzi di trasporto e d'azione ben più rapidi e travolgenti hanno fatto la loro trionfale apparizione sui campi di battaglia...

Utile impiego nell'ambito tattico

Il formarsi e l'affermarsi di tale opinione si spiegano facendo riferimento ad elementi di giudizio prevalentemente impressionistici e contingenti: in linea generale, può infatti avervi contribuito la circostanza che i casi di fruttuoso impiego della bicicletta registrati fino ad oggi nel corso della conflagrazione in atto sono passati pressochè inosservati, sia perchè sommersi dal ritmo incalzante della manovra di rapido corso e sopraffatti dall'intervento d'altri più moderni e appariscenti strumenti bellici, sia perchè si sono spesso verificati in settori eccentrici dei teatri operativi europei, o sugli ancor più remoti campi di battaglia dell'Asia Orientale: da un punto di vista più particolaristico, vi ha poi senza dubbio influito la constatazione che proprio il nostro Esercito, nel quale il ciclismo militare poteva vantare il più costante, armonico sviluppo e le più brillanti affermazioni, non è ancora stato in grado di dare l'esatta misura delle possibilità di esso nel quadro della battaglia odierna, giacchè s'è finora trovato ad operare su terreni assolutamemte proibitivi per i reparti ciclisti.

Per conto nostro, non riteniamo dunque di dover condividere siffatti giudizi, che risentono evidentemente di superficialità e precipitazione; rimaniamo invece convinti che la bicicletta, pur non potendo più considerarsi mezzo celere di trasporto negli spostamenti a largo raggio del campo strategico, sia tuttora suscettibile di utilissimo impiego nell'ambito tattico, specie in fase esplorativa e in alcune tipiche forme di azione, come le sorprese sul fianco e sul tergo dell'avversario, lo sfruttamento del successo mediante l'inseguimento, il concorso alla protezione del ripiegamento, i colpi di mano a braccio lungo, l'occupazione preventiva di località insidiate dal nemico, etc. Reputiamo quindi che la nostra magnifica tradizione ciclistica rappresenti sempre un ragguardevole potenziale bellico, non tanto come puro retaggio di bravura e di gloria — la cui valutazione potrebbe essere influenzata da preconcetti passatisti — ma come prezioso corredo d'esperienza, di perizia, di scuola, d'accorgimenti pratici e di collaudi esecutivi, che sarebbe inopportuno e antieconomico disperdere, giacchè, in caso di necessità, risulterebbe impossibile sostituirlo con l'improvvisazione.

Caratteristiche del ciclismo militare

Poichè comunque non è da escludersi che gli ulteriori sviluppi della guerra vengano ad un tratto ad offrire anche ai nostri battaglioni ciclisti possibilità d'azione oggi non esattamente prevedibili, può riuscire non priva d'attualità e d'interesse una rapida rassegna delle caratteristiche funzionali del ciclismo militare, per dedurne i possibili sfruttamenti nell'immediato avvenire, al lume dei casi d'impiego che si sono finora verificati nei lontanissimi e disparati campi di battaglia di questa conflagrazione veramente spaziale.

La questione del ciclismo di guerra fu sin dai primordi una di quelle che più vivaci e tenaci discussioni hanno suscitato sia negli ambienti tecnici che tra il pubblico appassionato, tanto che lo stesso Alfredo Oriani, suo libro apologetico sulla bicicletta, non esitò a scagliare un dardo contro l'impiego bellico di essa, che tacciò di *dilettantismo meccanico*... Siccome al nord si poterono adattare i pattini ai piedi dei soldati per farli correre più rapidamente sulle immense, libere superfici gelate, qualcuno immaginò di poter dar loro la bicicletta per le nostre strade e sui nostri campi, senza comprendere che tutto quanto non è arma per un soldato, gli si muta in impedimento, e che, a parità di valore, è appunto la differenza dell'arma che assicura la vittoria.

La ragione dell'evidente contraddizione in cui cadde senz'avvedersene l'appassionato apostolo romagnolo del ciclismo deve ricercarsi proprio nella sua fervida passione sportiva, che lo indusse inconsapevolmente a considerare l'impiego bellico della bicicletta da un punto di vista troppo esclusivamente... turistico. Il ciclismo militare è invece nettamente agli antipodi con tutte le concezioni borghesi sull'uso della bicicletta, nelle quali prevalgono

esigenze di comodità, di diletto, o comunque d'economia delle forze in vista d'un fine agonistico. Esso può in realtà sussistere ed operare solo a patto d'una resistenza fisica del tutto eccezionale, di assoluta e generosa dedizione, di coraggio e spirito di sacrificio quasi sovrumani. Sul campo tattico, la bicicletta non è più infatti un semplice mezzo di trasporto, ma *un essenziale fattore di manovra:* dovrà dunque trasportare o essere trasportata dovunque, attraverso qualsiasi terreno, al di là d'ogni ostacolo superabile: sarà portata a spalla, a mano, a braccia, trascinata o sospinta, potrà essere abbandonata per breve tempo nell'ultima fase dell'attacco, o al momento di balzare all'assalto, ma sarà ripresa subito dopo, ove il soldato ciclista sia giunto ad avere l'istintiva sensazione della propria inscindibilità dalla macchina, della propria *mutilazione* senza di essa.

L'obiezione dell' Oriani può quindi volgersi anche in senso costruttivo, giacchè, se, *a parità di valore*, la disparità d'armamento prevale, questa sarà neutralizzata con vantaggio, da una netta superiorità di doti fisiche e morali. Il fattore *qualitativo* si impone quindi tra le condizioni di vita e di impiego dei reparti ciclisti, e tanto per i gregari che per i quadri, giacchè chi comanda siffatte truppe deve distinguersi, oltre che per ardimentosa e sagace intraprendenza manovriera, per colpo d'occhio topografico e conseguente commisurazione degli sforzi bruti alle possibilità di sfruttamento del mezzo celere ai fini della manovra.

Tali esigenze molteplici e complesse crearono, naturalmente, notevoli difficoltà e tenaci contrasti al sorgere e all'affermarsi delle prime formazioni militari cicliste. Ad onta di ciò, studi e tentativi di costituzione cominciarono fin dal 1893 presso vari eserciti europei; ma solo alla vigilia della prima conflagrazione mondiale la questione aveva trovato un'organica soluzione, sopratutto per opera dell'Italia e della Francia. Nella riorganizzazione post-bellica, i ciclisti francesi finirono tuttavia per essere trasformati in truppe autoportate (*dragons portés*), cosicchè l'unico esercito nel quale il ciclismo continuò ad avere un costante, armonico sviluppo (specialmente dopo l'avvento del Fascismo) fu quello italiano. In Italia l'esperienza ciclistica cominciò a dare buoni frutti dal momento in cui, nell'ultimo anno del secolo scorso, fu innestata sul solido tronco della tradizione bersaglieresca: ecco nel 1901 iniziarsi la costituzione d'una compagnia ciclisti presso ciascuno dei 12 reggimenti bersaglieri; ecco nel 1910 tale compagnia trasformarsi in battaglione... Questi battaglioni, che raccoglievano il fior fiore di unità reggimentali già selezionate, non potettero dare l'intera misura del loro valore nella statica guerra di trincea; ma in ogni spiraglio di manovra, precorrendo gli arditi nella funzione d'assalto, in innumerevoli episodi di gloria, da Enrico Toti a Rismondo, confermarono luminosamente che l'essenziale condizione per l'utilizzazione bellica della bicicletta sta nell'eccezionale gagliardìa fisica e morale di chi se ne serve.

Recenti casi di impiego

Alla vigilia dell'attuale conflitto, il ciclismo militare, sebbene già nettamente battuto in velocità e soppiantato in parte dal diffondersi della motorizzazione come potente mezzo ausiliario della manovra, registrava nondimeno delle promettenti riprese qualitative nelle nazioni dove il fervido impulso verificatosi nell'educazione fisica della gioventù aveva grandemente agevolato il reclutamento selettivo dei nuovi iscritti: in Italia, in Germania, in Giappone, in Finlandia... Nel nostro Esercito, allo scopo di « mantenere ai bersaglieri il privilegio che li ha sempre caratterizzati: la celerità », s'era però giustamente disposta la trasformazione di forti aliquote di essi in reparti autoportati o motociclisti, destinati ad operare nel quadro delle grandi unità corazzate e motorizzate.

Iniziatesi le operazioni, le prime brillanti affermazioni del rinnovato ciclismo militare s'ebbero per opera dei Tedeschi: ciò è particolarmente notevole quale sintomatica conferma del nuovo spirito d'autonomia, d'iniziativa e d'intraprendenza che contraddistingue le unità dell'Esercito nazional-socialista, specie se si tien conto che nelle compassate ordinanze del periodo guglielmino i ciclisti non avevano quasi trovato posto, e l'unico tentativo d'impiego quantitativamente importante di essi, avvenuto nell'offensiva invernale del 1916 contro la Romania, s'era risolto in un completo fallimento. Durante la campagna della primavera 1940, nuclei ciclisti germanici comparvero un po' dappertutto nei tentacoli più avanzati dell'attacco, non solo laddove l'ampio sviluppo della rete stradale consentiva di sfruttare in pieno le loro possibilità (come in Francia, in Olanda e nel Belgio), ma dovunque il loro impiego, sebbene contenuto e circoscritto, apparisse anche transitoriamente redditizio (come nella regione Scandinava). Tale criterio di pronta e sagace utilizzazione del ciclismo militare ai fini della manovra, pur tra le limitazioni imposte dalla ristretta percorribilità del terreno, è stato poi seguito dal Comando germanico sin nell' estremo settore nord del ronte orientale: nel corso del 1942 si sono infatti avute segnalazioni ufficiali di formazioni ciclistiche tedesche particolarmente distintesi in azioni manovrate d'attacco perfino nella Lapponia.

Un esempio più cospicuo dell'applicazione di metodi pressochè analoghi, suffragati dalla perfetta conoscenza del difficilissimo terreno e dall'alto tenore ginnico-sportivo degli uomini, l'avevano già dato l'anno scorso i Finlandesi: nei mesi di luglio, agosto e settembre 1941, i ciclisti del corpo d'armata celere del gen. Talvela, prodigandosi in nobile gara coi carristi d'un corpo d'armata corazzato operante un po' più a nord, ed insinuandosi avvedutamente tra gli stagni e le paludi della Carelia Orientale, attraverso angusti passaggi, guadi, traghetti e ponti di circostanza, riuscivano ad attuare su larga scala contro il nemico la tattica « delle sacche », convergendo infine su Petrosavodask e completando così l'imbottigliamento d'un'intera armata sovietica.

Altri casi del genere si sono in seguito registrati per opera dei Giapponesi, i quali hanno più volte saputo valersi delle loro ardimentose formazioni ciclistiche su terreni prevalentemente aspri e rotti, impiegandole con geniale tempestività nelle manovre aggiranti della Malacca meridionale e della Birmania nord-orientale.

I bersaglieri in Jugoslavia in Grecia ed in Francia

Come abbiamo detto all'inizio, ai nostri bersaglieri ciclisti è sinora mancata l'occasione d'aggiungere nuovi fulgidi allori al serto splendente delle glorie già conquistate, perchè s'è voluto evitare d'impiegarli su terreni affatto proibitivi per la bicicletta, come sono normalmente quelli dell'Africa e della Russia e quelli balcanici durante la stagione invernale. Qualche brillante conferma delle loro possibilità s'è tuttavia registrata nella presa di possesso dell'ex-territorio iugoslavo, nella vittoriosa fase conclusiva delle operazioni contro l'esercito greco e nella recente occupazione della Corsica e della Francia sud-orientale fino al Rodano. Non v'è quindi alcun dubbio che, non appena i fatali sviluppi della guerra daranno finalmente adito alle manovre risolutive, la « furia piumata » dei nostri vecchi battaglioni ciclisti saprà balzare verso la vittoria col suo tradizionale inesausto spirito di gagliardia e d'ardimento.

La Divisione corazzata nella rottura e nello sfruttamento del successo

del capitano **MARIO ROCCO**

II.

Abbiamo fissato nella prima parte di questo studio i concetti fondamentali d'impiego della Divisione corazzata; tratteremo ora dei mezzi più acconci per tradurli in atto.

La convenienza e la possibilità di agire di iniziativa si possono dire normali per la divisione corazzata, poichè è difficile che questa possa essere sorpresa dalle reazioni avversarie, dato che queste per avere efficacia dovranno sempre avere una certa consistenza, onde difficilmente riusciranno a sfuggire alla osservazione aerea e terrestre.

Per coordinare l'azione della divisione corazzata con quella delle unità normali speciali che seguono, con quella dell'artiglieria e dell'aviazione cooperanti, è forse opportuno procedere ad una compartimentazione dell'obiettivo, nel senso che in un primo tempo si potrà assegnare alla divisione corazzata un obiettivo che abbia influenza risolutiva sulle operazioni nel campo tattico (cioè l'obiettivo di un corpo d'armata di prima schiera) e in un secondo tempo un obiettivo che abbia influenza risolutiva sulle operazioni nel campo strategico (cioè l'obiettivo di un'armata).

Le idee oggi dominanti considerano linee successive di obiettivi, non solo per l'avvicendamento ed il coordinamento delle singole ondate, ma anche per orientare l'appoggio delle artiglierie.

Nell'azione di primo tempo si avrà una iniziale rottura alla quale parteciperanno anche altre grandi unità, quindi nell'azione di secondo tempo, la manovra in profondità tendente a completare e a sfruttare il successo: nessun respiro tra l'una e l'altra azione.

È logico che la divisione corazzata venga pertanto divisa in due aliquote, di cui la prima sarà destinata all'azione di rottura e la seconda alla prosecuzione dell'azione, al raggiungimento cioè dell'obiettivo divisionale.

La prima aliquota, in sede di previsione, non può essere in grado di proseguire in profondità senza soste, poichè avrà sicuramente perduto nella fase di rottura gran parte della sua capacità offensiva e non potrà quindi arrivare sull'obiettivo divisionale.

Sarà di norma conveniente articolare la divisione corazzata in raggruppamenti tattici aventi ognuno un elemento di urto, un elemento di sostegno e di arresto, ed un elemento di appoggio. Uno di tali gruppi tattici (o colonne) potrà costituire la seconda aliquota sopra accennata, cioè una vera riserva nelle mani del comandante per la manovra in profondità (1).

(1) È conveniente stabilire per ogni colonna un settore di azione, sia per evitare accavallamenti nell'azione, sia per stabilire inequivocabilmente le zone di competenze per l'azione di rastrellamento.

In sostanza, alla prima aliquota dovranno essere assegnate le forze strettamente indispensabili per la rottura, mantenendo le altre per la penetrazione in profondità. Se la rottura richiede molte forze, evidentemente non si potrà assegnare un obiettivo profondo alla divisione, poichè in tal caso essa verrebbe a trovarsi quasi certamente alla mercè dell'avversario e dell'imprevisto con poche forze (1).

L'aliquota che deve compiere l'azione manovrata, comprenderà non solo tutto quanto non è stato in precedenza impiegato, ma anche tutto quanto, pur essendo già stato impiegato, sia già stato riordinato.

L'azione di rottura richiede un potente elemento di urto, preceduto da elementi celeri allo scopo di orientare il divisionario sul nemico e sul terreno.

In tale fase intervengono, come già detto, artiglieria ed aviazione. Per quanto concerne l'aviazione, una delle più importanti questioni è quella che si riferisce agli ordini, alle intese fra i comandi delle unità di aviazione e di quelle meccanizzate destinate ad operare insieme; per il migliore coordinamento degli

(1) È un caso eccezionale quello in cui l'obiettivo sia tanto lontano da superare l'autonomia logistica della divisione corazzata. Si calcola che la Divisione possa procedere, parte su strada e parte fuori strada, per 130-160 km. con le sole dotazioni di carburante dei reparti.

L'artiglieria sarà chiamata a svolgere azioni di fuoco brevi ma violente per appoggiare l'attacco dei reparti corazzati

sforzi sembra che il decentramento si sia dimostrato assai proficuo.

È appunto un siffatto impiego che ha ampliato il campo di battaglia in limiti indefiniti, che spaziano dalla strategia alla tattica. L'aviazione interviene contribuendo alla organizzazione dell'attacco con ricognizioni del terreno, rilevando ostacoli vari sfuggiti all'osservazione terrestre, partecipando all'attacco, segnalando al comando e all'artiglieria le posizioni raggiunte dai reparti avanzati e le eventuali minacce sui fianchi, mitragliando e spezzonando le artiglierie che più danneggiano i carri e talvolta — in condizioni eccezionalmente favorevoli — anche i pezzi contro carro nemici; così come è avvenuto nella campagna di Francia.

L'azione deve essere preparata dalla massa delle artiglierie delle divisioni in posto e delle divisioni di seconda schiera, rinforzate dalle artiglierie di corpo d'armata e di armata. Non è conveniente che intervengano nella preparazione le artiglierie organiche della divisione corazzata, le quali vanno invece mantenute integre per la successiva azione di appoggio, cui sono particolarmente idonee per la mobilità. Le recenti esperienze dimostrano la particolare utilità del calibro 105 per l'azione di appoggio e dei carri-cannoni (calibro 75) per l'azione di accompagnamento. In particolare l'azione di accompagnamento si prefigge di eliminare gli elementi attivi che, durante lo sviluppo del combattimento, si svelano alle minori distanze, e di colpire specialmente i carri nemici.

Naturalmente i carri-cannoni (artiglierie semoventi) non partecipano alla preparazione, ma vengono tenuti in posizione difilata con le unità carriste per intervenire a momento opportuno.

L'azione di appoggio si svolge in genere sui fianchi delle unità carriste, data la difficoltà di svolgere l'appoggio davanti ai carri nei terreni di caratteristiche medie, donde la assoluta necessità di carri-cannoni o almeno di pezzi semoventi.

In sostanza, l'organizzazione dell'attacco richiede tempo per il coordinamento dell'azione delle artiglierie delle grandi unità in concorso all'azione della divisione corazzata e dosamento delle forze in base alla buona conoscenza dell'organizzazione nemica.

La divisione corazzata avrà conseguito il successo quando sarà riuscita a praticare la breccia nel sistema difensivo avversario giungendo con la massa di rottura a penetrare oltre il margine posteriore della fascia organizzata a difesa. Se il logoramento subìto sarà stato inferiore a quello previsto, i battaglioni di primo e secondo scaglione delle colonne di attacco potranno essi stessi completare il successo in profondità. Diversamente, dovranno limitarsi a rastrellare e ad ampliare la breccia, e sarà la riserva che completerà il successo in profondità. Naturalmente questo avverrà quando si sia fatto un errato dosamento delle forze delle colonne di attacco, le quali risulterebbero all'atto pratico di capacità offensiva inadeguata al raggiungimento dell'obiettivo di attacco, cioè della zona di schieramento delle artiglierie avversarie di medio calibro. Se le unità che completano il successo in profondità sono le stesse che hanno proceduto alla rottura, il divisionario dovrà molto lasciare alla iniziativa del comandante in sottordine e di norma potranno bastare gli ordini dati all'inizio dell'azione. Se invece è la riserva, cioè la seconda delle aliquote in cui è stata ripartita la divisione, che completa il successo, il divisionario dovrà aver provveduto a farla avanzare in tempo dalla posizione di attesa a quella di partenza e dovrà inoltre dare ordini analoghi a quelli dell'attacco.

Di norma, tutta la divisione corazzata può essere lanciata all'inseguimento, se non avrà dovuto in precedenza effettuare la rottura della fronte o completare il successo, poichè tali azioni saranno state svolte da altre grandi unità.

Se invece la divisione corazzata ha sostenuto in precedenza dei combattimenti, vengono lanciati all'inseguimento i reparti tenuti in riserva e quelli già scavalcati ma riordinati e riforniti. I reparti ancora impegnati nel completamento del successo debbono prima riunirsi nella zona di raccolta per riordinarsi e rifornirsi, e raggiungere infine le unità già lanciate all'inseguimento in modo da ricostituire la massa.

In sostanza, raggiunto l'obiettivo di attacco, la divisione corazzata deve, ove sia possibile, ricostituire la massa per proseguire nello sfruttamento del successo.

Carro armato italiano in azione in Tunisia

Il raggruppamento esplorante, meno sensibile all'interruzione stradale, si distanzierà rapidamente dal grosso e procederà sull'obiettivo strategico assegnato alla divisione con compito di:

prevenire e sorprendere il nemico nei punti più sensibili della sua ritirata;

impedire interruzioni stradali;

portare il panico nelle retrovie avversarie;

aggirare o travolgere il nemico incontrandolo;

mantenere il contatto e fornire tempestivamente notizie al divisionario, non riuscendo a compiere quanto sopra.

Il grosso della divisione segue, avanzando fino a che possibile sulle strade, per sostenere il raggruppamento esplorante e travolgere le resistenze che esso non riuscirà a superare. Potrà avanzare su una sola colonna ove la viabilità lo imponga; ma di norma procederà su più colonne miste di carri, fanteria autotrasportata, artiglieria e genio. « Ad ogni colonna sarà assegnata una direzione di movimento, ma l'obiettivo sarà unico: vitale per il nemico », cioè posizioni nelle quali è prevedibile che il nemico voglia imbastire una nuova difesa, sedi di comandi elevati, nodi di comunicazione, ecc.

Durante questa fase, la divisione potrà cozzare contro le seguenti specie di resistenza:

reazioni di unità similari nemiche agenti autonome o in cooperazione con unità di altro tipo (forti retroguardie ecc.);

organizzazione difensiva di centri abitati, di appigli del terreno, di linee di ostacolo, ecc.;

una nuova posizione avente nel suo complesso caratteristiche di continuità e saldamente occupata.

È lecito ritenere che la presa di contatto con questa nuova posizione, salvo il caso di un collasso generale della difesa e l'impossibilità per il nemico di disporre di una densità sufficiente di mezzi in tempo utile, esaurisca la fase di sfruttamento del successo, in base ai risultati del quale l'attaccante imbastisce prontamente una seconda battaglia di rottura con l'intervento di grandi unità motorizzate, autotrasportate ecc. e se necessario anche della massa di quelle normali.

Rendendo insomma la divisione corazzata idonea al combattimento contro unità similari e al superamento dell'organizzazione difensiva delle retrovie, si realizza il massimo di potenza compatibile con il ritmo operativo che è proprio all'unità stessa.

L'artiglieria in questa fase sarà chiamata a svolgere azioni di fuoco brevi, ma violente per appoggiare l'attacco dei reparti corazzati; il genio coopererà strettamente.

Il concorso dell'aviazione sarà indispensabile per:

segnalare resistenze che si oppongono all'avanzata;

rilevare interruzioni stradali;

Il concorso dell'aviazione sarà indispensabile...

mitragliare, spezzonare truppe nemiche schierate a difesa e pronte al contrattacco o masse in corso di accerchiamento;

difendere le colonne da attacchi aerei.

Poichè il divisionario non potrà avere all'inizio dell'inseguimento che pochi elementi per poter organizzare l'azione nei particolari, nè il tempo per dare ordini particolareggiati, dovrà limitarsi a:

designare i comandanti delle colonne e degli scaglioni che operano isolati;

costituire colonne o scaglioni coi mezzi presumibilmente necessari;

assegnare ad ogni colonna o scaglione compito, direzione di movimento, obiettivi successivi, posizione di partenza.

E pur assumendo in pieno la condotta dell'azione, dovrà lasciare molta libertà d'azione ai comandanti in sottordine.

Altra e non ultima cura del divisionario sarà quella di far giungere tempestivamente i rifornimenti.

In sostanza, così com'è, la divisione corazzata è pienamente idonea a ottenere una rapida e redditizia decisione della battaglia; potenza di urto e di fuoco, celerità di traslazione e di combattimento ne riassumono le caratteristiche e giustificano pienamente la sua capacità nel campo tattico e strategico.

Le esperienze recenti hanno dimostrato:

affermazione del binomio carro armato-aereo;

necessità della cooperazione della fanteria in ogni fase della battaglia, sia per continuare l'azione, sia per assicurare i risultati conseguiti dalle unità corazzate.

Sul fronte russo sono stati impiegati sistemi analoghi a quelli adottati nella campagna di Francia; si è avuto cioè lo sviluppo della rottura in corrispondenza di zone di buona viabilità e si sono diretti successivamente gli sforzi su obiettivi lontani e vitali per il nemico. Questo sistema si è dovuto però adeguare all'azione del nemico della zona intermedia tra unità corazzate e divisioni di fanteria retrostanti. Infatti, siccome i russi tendevano ad isolare le unità corazzate penetrate in profondità, inserendo la propria fanteria tra quelle e le divisioni di fanteria avversarie, come rimedio all'azione russa, i tedeschi hanno dato luogo alle sacche svolgendo azione contemporanea sulla fronte e sul tergo del nemico dopo la rottura, e frammentando successivamente, per eliminarle, le sacche in questione.

Gli ammaestramenti della guerra in corso e le previsioni per l'avvenire fanno rilevare la necessità di avere a disposizione numerose unità corazzate per lo svolgimento della manovra. Ma accanto a queste dovranno pur essere sempre le grandi unità di fanteria, il cui impiego si è dimostrato decisamente e definitivamente redditizio:

vincolando il nemico su altri settori del fronte;

rimovendo gli ostacoli che grandi unità corazzate non riescono da sole a superare;

concorrendo con la manovra ad ampliare e a consolidare i successi tattici e strategici;

impedendo al nemico di soffocare l'azione delle grandi unità corazzate, ripristinando la resistenza alle spalle di questa.

Quando la voce del cannone avrà taciuto, sarà allora possibile trarre dagli insegnamenti degli avvenimenti recenti o in corso, conclusioni di maggior dettaglio.

Notiziario dei Celeri

Tecnica di impiego dei carri e dei "granatieri„

Sulla costituzione e sulla tecnica di impiego delle unità di carri e dei «granatieri» il generale di artiglieria Paul Hasse ha scritto un articolo di cui riportiamo i principali brani.

La Divisione corazzata, nell'esercito tedesco ed in altri, è composta in genere da uno a due reggimenti di carri, due o tre reggimenti di granatieri, un battaglione di protezione, un reggimento di artiglieria, un reparto di cacciatori, da diverse compagnie di pionieri e da un reparto di ricognizione.

È una vecchia esperienza che al principio di una guerra interessano soprattutto la facilità e la rapidità di dislocazione delle truppe, mentre successivamente si fa sempre più sentire la necessità di forti armamenti e di numerosi reparti motorizzati. Nei primi tempi i carri armati erano semplicemente provvisti di mitragliatrici, poi di cannoni leggeri e infine di cannoni pesanti. In tal modo crebbe la forza dei carri armati.

I granatieri sono le truppe d'assalto delle Divisioni corazzate. Durante i trasferimenti essi sono trasportati dalle autoblindo o anche da semplici autocarri e sono provvisti di armi pesanti, di mitragliatrici, di bombe a mano, di fucili di fanteria dei diversi tipi e di cannoni di protezione. Alla Divisione corazzata appartiene altresì un battaglione di protezione con carri blindati da ricognizione che hanno un compito informativo. L'artiglieria consta in genere di un reggimento di artiglieria motorizzata, con cannoni di grosso e medio calibro. Vi sono poi, un reparto di cacciatori con armi pesanti e leggere, formazioni di pionieri con materiale da ponte e un reparto di truppe da ricognizione. Anche i mezzi di trasporto del Comando sono naturalmente blindati e collegati per radio con la truppa. È dunque una poderosa forza di attacco quella che si trova riunita in una Divisione corazzata.

L'impiego di quest'arma potente dipende, come in ogni caso tattico, dalla posizione e dal terreno. Se il nemico è ben situato e protetto dall'artiglieria e da mitragliatrici nascoste, allora è compito dei granatieri, delle truppe motorizzate e dei pionieri, di attaccare con l'artiglieria protetta dall'aviazione. Quando queste truppe sono riuscite ad aprirsi in un modo od in altro, un varco nelle linee nemiche ed a snidare una parte delle mitragliatrici, si fanno avanti i carri armati protetti ed appoggiati dalle batterie dei reggimenti di artiglieria. Se la breccia aperta è piccola l'attacco dei carri armati avverrà su di un fronte ristretto, vale a dire saranno impiegati successivamente due reparti corazzati, il primo dei quali si spingerà fino al tergo delle postazioni di artiglieria nemica, mentre l'altro avrà il compito di spazzare la fanteria nemica dal campo di battaglia vero e proprio.

Al contrario se i granatieri sono riusciti ad aprire un largo varco nelle linee nemiche, allora anche i carri armati potranno avanzare in massa coprendo, quando si tratti di un reggimento con i battaglioni uno vicino all'altro una larghezza di circa un chilometro. Ciascuno di questi due metodi di attacco ha i suoi vantaggi e i suoi svantaggi. Se il fronte di attacco è ristretto, la forza di attacco centrale è maggiore, ma i fianchi sono maggiormente esposti; se il fronte è largo i fianchi sono meno minacciati e l'irruzione nel campo nemico è più completa, ma è minore la probabilità di potere simultaneamente aver ragione delle postazioni di artiglieria e della linea di combattimento principale.

Se l'avversario non ha avuto il tempo di trincerarsi o se si tratta di un combattimento d'incontro allora la prima parola è ai carri armati Essi irrompono — protetti dall'arma aerea e dell'artiglieria — nelle linee nemiche e sono seguiti immediatamente dai granatieri, nei loro carri blindati. I carri di punta offrono questo vantaggio, che cioè la truppa ch'essi trasportano è protetta dal fuoco della fanteria, e da quello dell'artiglieria fino all'ultimo momento.

Si cercherà di rompere le linee della fanteria nemica prima ancora di appiedare le truppe predette per poi più facilmente procedere all'accerchiamento.

Non sempre, nelle azioni su terreno coperto, è possibile impiegare le unità corazzate. In questo caso è necessario dividere tali unità in due o tre gruppi indipendenti, i quali poi sono impiegati o su un fronte unico od al seguito di un gruppo d'assalto. Questo sistema rende più difficile l'operazione per i comandi di divisione, ma consente maggiore possibilità alle iniziative singole.

Allorchè la presenza di corsi d'acqua, di fossati o di paludi, impedisce del tutto l'impiego dei carri, i granatieri e l'artiglieria debbono condurre da soli il combattimento, fino a che i pionieri ed i genieri non saranno riusciti a creare un passaggio di fortuna per i carri.

Questi sono solo alcuni esempi dei procedimenti usati dalle Divisioni corazzate; vi sono naturalmente mille altre possibilità.

Fanteria motorizzata e battaglioni motociclisti

Sulla fanteria motorizzata e sui battaglioni motociclisti *Ejercito* pubblica un interessante studio del com. Pedro Salvador Elizondo.

Queste truppe che costituiscono rispettivamente la fanteria propriamente detta e l'arma mobile delle divisioni corazzate hanno il compito di annientare l'ultima resitenza del nemico una volta che questo sia stato scosso dalla azione di rottura dei carri, occupare il terreno conquistato dai carri e frustrare i tentativi nemici di riconquistarlo, proteggendo inoltre i fianchi delle formazioni corazzate durante le tappe. D'altra parte, nel caso che la Divisione corazzata marci attraverso una zona di terreno difficile, tutto il peso della lotta ricadrà sulle truppe predette.

Per i comandi superiori queste unità costituiscono un prezioso aiuto soprattutto quando si tratta di svolgere azioni di grande profondità nell'interno del dispositivo nemico e di risolvere le crisi che richiedono un rapido intervento. Inquadrate negli aggruppamenti di avanguardia esse possono disimpegnare efficacemente operazioni di occupazione di settori importanti per i successivi sviluppi del combattimento oppure, come hanno avuto occasione di dimostrare ripetutamente nelle recenti campagne, possono aggirare il nemico introducendosi nelle brecce aperte dai carri, cadendo d'improvviso sopra le riserve e sopra le colonne di rifornimento, circondando con le sue cinture di fuoco le truppe nemiche.

Nella difensiva costituiscono una riserva a disposizione del comando, che se ne servirà nei settori più minacciati. Nell'inseguimento disturberanno la ritirata nemica. Nella ritirata si batteranno fino all'ultima cartuccia e cercheranno di sottrarsi con la loro mobilità alla cattura.

In genere ogni compagnia leggera di tiratori è costituita da un gran numero di mitragliatrici leggere, da alcune mitragliatrici pesanti e da mortai. Tale armamento la pone in grado di portare a termine da sola piccole azioni.

La compagnia pesante al contrario mette a disposizione del battaglione elementi più potenti, come i cannoni controcarro, i cannoni leggeri da fanteria ecc.

Tutte queste armi si impiegano nei luoghi dove la lotta presenta carattere più decisivo.

Ogni plotone di tiratori dispone di un autocarro blindato per il suo trasporto. Detto autocarro ha un treno di ruote che gli consente di procedere su qualunque terreno ed è protetto efficacemente dal fuoco dei fucili e delle mitragliatrici.

Il reggimento dispone anche di una compagnia pesante di cannoni da fanteria, che utilizza per distruggere i nidi di resistenza nemica.

La maggior forza dei reggimenti di fanteria motorizzata consiste nella sua capacità e rapidità di marcia in ogni terreno, il che, insieme al potente armamento ed al blindamento che la protegge le permette di operare con successo in collaborazione con i gruppi di carri. In merito al suo speciale modo di combattere, l'A. cita il seguente caso.

Il reggimento di carri avanza in azione offensiva. Dietro ai carri marcia la fanteria motorizzata trasportata dai suoi veicoli. Risuonano le prime scariche contro i carri. Questi penetrano nelle posizioni nemiche ed immediatamente dietro con le mitragliatrici montate sugli autocarri, la fanteria motorizzata batte col suo fuoco nidi di resistenza passati inavvertiti, grazie al loro mascheramento, all'azione distruttrice dei carri.

La resistenza aumenta. Il fuoco delle armi pesanti nemiche si oppone alla marcia della fanteria. Ad un segnale i tiratori abbandonano i loro veicoli e questi ultimi si ritirano. I plotoni di tiratori aprono il fuoco con le loro mitragliatrici leggere. Le mitragliatrici pesanti ed i mortai prendono posizione e lanciano contro il nemico una grandine di proiettili e di bombe.

Le compagnie di tiratori lottano duramente contro la tenace resistenza avversaria. Il comandante del battaglione fa allora uso dei suoi cannoni leggeri da fanteria annichilendo gli ultimi punti di appoggio nemici.

I cannoni controcarro assicurano i fianchi del dispositivo contro i possibili attacchi dei carri nemici, o appoggiano col loro fuoco gli attacchi della fanteria. La sezione di pionieri rimuove gli sbarramenti (reticolati, mine, ecc.) per facilitare la progressione dell'attacco. Infine l'ultima resistenza del nemico è vinta e la fanteria conquista i suoi obiettivi.

Giorni appresso, il corso di un fiume impedisce la marcia di una divisione corazzata. I ponti esistenti sono stati fatti saltare. Le pattuglie della retroguardia nemica sono pronte alla difesa sulla riva opposta. La fanteria si sforza allora di creare una testa di ponte come condizione preliminare per rendere possibile la prosecuzione dell'attacco da parte dei carri. Sotto la protezione delle sue armi pesanti ed in collaborazione con i pionieri che la coprono da possibili attacchi nemici essa riesce ad assicurare il passaggio ai fanti e poche ore dopo passeranno i carri, su ponti improvvisati per proseguire, seguiti un'altra volta dalla fanteria tornata sugli autocarri, l'inseguimento del nemico.

I battaglioni motociclisti hanno costituzione, armamento ed equipaggiamento analoghi a quelli dei tiratori motorizzati. Sono le truppe più rapide perchè in esse si uniscono la massima velocità su strada e la grande manovrabilità sul campo di battaglia. Le potenti motociclette permettono loro di transitare facilmente su strade, sentieri per i campi.

La celerità con la quale possono passare dalla marcia al combattimento, congiunta con la grande potenza di fuoco li rendono atti alla sorpresa ed all'efficace impiego in quei settori del campo di battaglia dove la loro presenza può essere decisiva. La loro azione è caratterizzata dalla facilità con cui appaiono e si dileguano nei luoghi più insospettati per il nemico, facendogli sentire l'effetto delle loro armi offensive. Una delle missioni nella quale si rivelano insostituibili è quella della esplorazione, con i servizi annessi di ricognizione e di collegamento, nonchè in tutte le operazioni di protezione, sicurezza ed occultamento.

G. V. S.

REDATTORE CAPO RESPONSABILE: Colonnello GIUSEPPE BIONDI

(6103123) ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - G. C. 1943 A. XXI

BOMBRINI-PARODI-DELFINO

SOCIETÀ ANONIMA

ROMA Corso Umberto I, 267 – Tel. 61446

MUNIZIONI

ESPLOSIVI

PRODOTTI CHIMICI

PER INDUSTRIA

E AGRICOLTURA

Agente esclusiva di vendita:

S. A. LA COMMERCIALE B. P. D.

ROMA: Corso Umberto I, 262 – Tel. 681731

RAION

FIOCCO

ITALVISCOSA

MILANO

CORSO VITT. EMANUELE 37-39

I tessili artificiali che il gruppo Italviscosa produce per il fabbisogno tessile della Nazione in armi; i tessili che ogni italiano deve apprezzare per le loro doti qualitative e per il contributo che essi danno, nel settore economico, al raggiungimento della sempre più sicura vittoria finale.

PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA:

RAMITAL (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **CUPRAMINA** (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **GRANOVIT** (anticrittogamo per la disinfezione del grano da semina) - **ARSENIATO DI PIOMBO COLLOIDALE** (per la difesa delle piante coltivate dagli insetti roditori) - **ARSICIDA RUMIANCA** (prodotto arsenicale contro la cassida ed il cleonus della barbabietola da zucchero, le tignole dell'olivo e dell'uva, ecc.) - **VERTOX AGRICOLO** (per la preparazione di esche avvelenate) - **CUSCUTOX RUMIANCA** (contro la cuscuta delle leguminose).

CALCE AGRICOLA RUMIANCA

motori elettrici Marelli

ERCOLE MARELLI & C. - S. A. - MILANO

CORSO VENEZIA, 16

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

CAPITALE E RISERVE: L. 1.607.000.000

400 FILIALI IN ITALIA
FILIALI E FILIAZIONI
IN ALBANIA, NELL'AFRICA ITALIANA
ED ALL'ESTERO

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
PER LA GERMANIA A BERLINO

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

Spazio disponibile

Gestione pubblicità

Dal 1° Gennaio 1942, l'organizzazione della pubblicità è stata affidata dal Ministero della Guerra – Ufficio d'Amministrazione di Personali Militari Vari – in esclusività, alla **Società Anonima Edizioni Pubblicità « S. A. E. P. »**, con sede in Roma: **Via del Tritone, 102 (Tel. 44313)** e ufficio in Milano: **Via Tommaso Salvini, 10 (Telefono 20907).** La stipulazione od il rinnovo delle convenzioni pubblicitarie, ed i relativi pagamenti devono pertanto essere regolati direttamente dalle ditte inserzioniste con la predetta Società Anonima « S. A. E. P. ».

"NAZIONE MILITARE"

DIREZIONE: Via Napoli, 41 - ROMA

AMMINISTRAZIONE: Via Napoli, 39 - ROMA

Ogni fascicolo mensile è in vendita al prezzo di L. 5 in Italia e Colonie e L. 12 all'Estero

ABBONAMENTI PER IL 1943

Singoli per la sola Rivista . . . . L. **36**

con abbinate le pubblicazioni **"I confini terrestri"** ed **"I confini marittimi"** di GIACOMO ZANUSSI (235 pagine di testo con 140 illustrazioni e due carte fuori testo, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **40**

con abbinate le due pubblicazioni di cui sopra ed il volume **"Le Frecce Nere"**, del Generale SANDRO PIAZZONI (235 pagine di testo riccamente illustrate, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **43**

Comandi ed Enti vari . . . . » **45**

Estero . . . . » **72**

Abbonamenti cumulativi con:

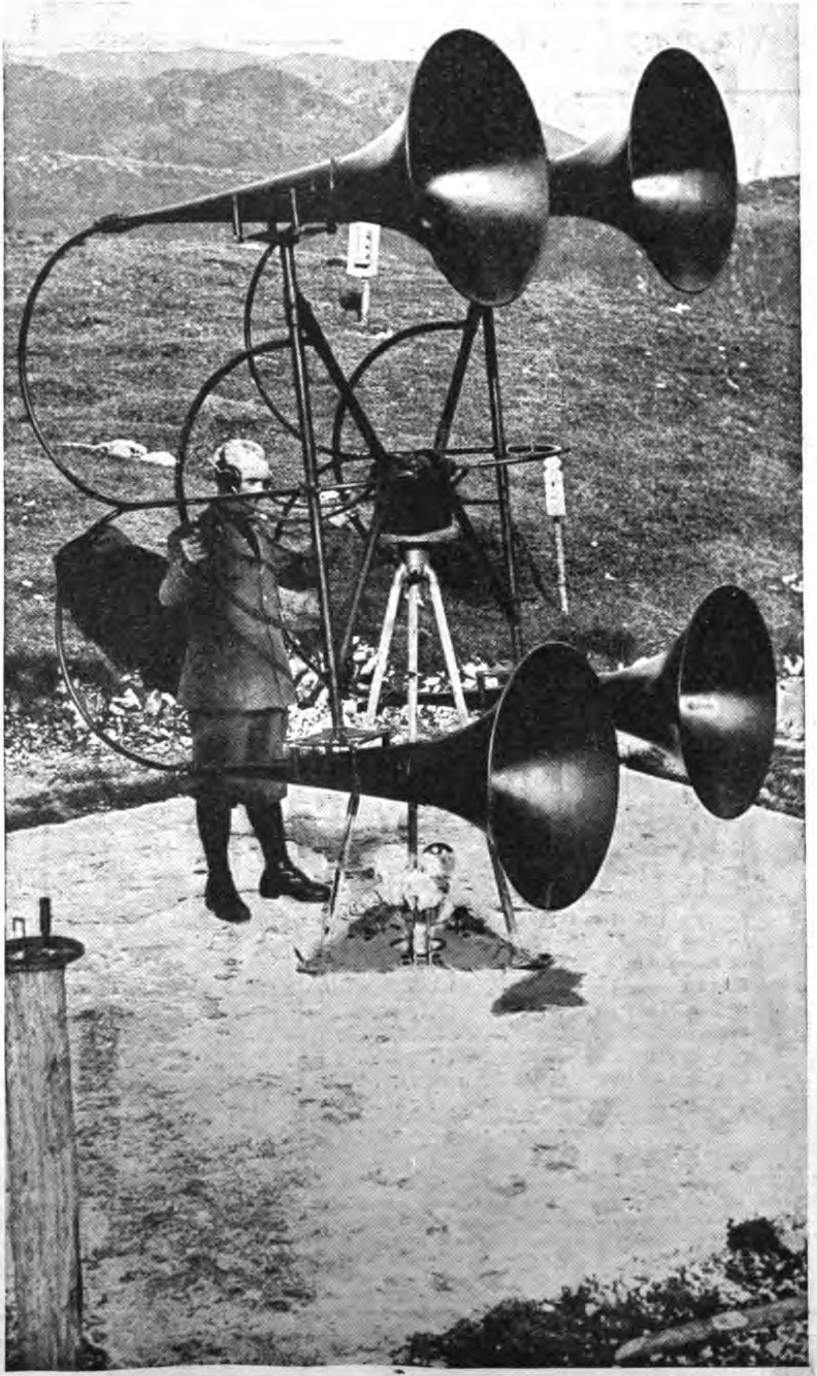
		ITALIA E COLONIE		ESTERO
		Singoli	Enti vari	
Rivista Aeronautica	L	56 —	65 —	202 —
Rivista di Cavalleria	»	62 —	71 —	122 —
L'Italia d'Oltremare (Rivista quindicinale illustrata.	»	80 —	109 —	—
L' Universo	»	64 —	79 —	142 —
Rivista Marittima	»	71,50	80,50	259,50
Rivista di Cultura Marinara	»	50,20	59,20	109,50
Rassegna di Cultura Militare e Rivista di Fanteria.	»	67 —	98 —	—
Le Forze Armate	»	67 —	98 —	—
La Rassegna Italiana	»	84 —	93 —	142 —
Echi e Commenti	»	118 —	127 —	—
Il Giornale d' Italia	»	99,90	108 —	—
Il Piccolo	»	99,90	108 —	—
La Voce d' Italia	»	43,20	51,30	—
Il Giornale d' Italia e La Voce d' Italia	»	108,90	117 —	—
Il Valore Guerriero	»	39 —	48 —	—
L' Italia Combattente	»	46 —	55 —	—

AVVERTENZE. — Gli abbonamenti si intendono soltanto per un intero anno solare. - Per modificazioni di indirizzo indicare il numero della fascetta ed inviare UNA LIRA. - Per coloro che si abbonano dopo il 15 febbraio, i fascicoli vengono inviati salvo esaurimento e con pagamento di L. 0,70 ciascuno, a titolo rimborso spese postali.

Il versamento deve effettuarsi a mezzo vaglia postale o col conto corrente n. 1/12030 intestato: Amministrazione Rivista "NAZIONE MILITARE", Via Napoli, 39 - ROMA

Saranno perseguiti a termine di legge, e denunziati per le sanzioni disciplinari al Sindacato dei giornalisti, coloro che riproducessero per le stampe, in tutto o in parte, i nostri articoli, senza citare la Rivista.

NAZIONE MILITARE



PREZZO **L. 5**

NAZIONE MILITARE

DIRETTORE FRANCESCO S. GRAZIOLI GENERALE D'ARMATA

Hanno collaborato:

per *NAZIONE MILITARE*:

DOMENICO BARBATO
BRUNO BELLACHIOMA
BINO BELLOMO
BRUNO CAPPUCCINI
GUGLIELMO CERONI
ALFONSO GALLEANI
ILIO JORI
SANTO MAZZARINO
CARLO MAZZOLETTI
M. MONTEFOSCHI
GIUSEPPE MORMINO
VINCENZO SECHI
GIOVANNI TARQUINI

per *I CELERI*:

MARCO FOLCHI VICI

N. 2 e 3

ANNO XVIII
Febbraio-Marzo
1943-XXI

MINISTERO DELLA GUERRA

SOMMARIO

" Nazione Militare "

Note del Direttore: *Fronte interno* — FRANCESCO S. GRAZIOLI . . . . . Pag. 73
Eroi d'Italia . . . . » 75

PANORAMI DELLA GUERRA

Sui nostri fronti (I « Bollettini Ufficiali » dal n. 956 al n. 1009) con note di ILIO JORI . . . . Pag. 76
La campagna invernale di Russia 1942-43 — ** . . . . » 87
Uno sguardo in campo nemico: Il salto dell'ostacolo — BRUNO BELLACHIOMA » 95

LA PREPARAZIONE: FATTI E INSEGNAMENTI

Tecnica e ardimento: Note sull'impiego tattico dei guastatori — DOMENICO BARBATO . . . . Pag. 97
Il mascheramento nella guerra moderna — BRUNO CAPPUCCINI . . . . . . » 102
La crisi del naviglio anglosassone — ALFONSO GALLEANI . . . . » 112
La scienza e le cause della guerra — BINO BELLOMO . . . . » 115

ECONOMIA E GUERRA

Solidarietà economica dell'Asse — GIOVANNI TARQUINI . . . . Pag. 117

Un appassionante problema: L'astronautica — GIUSEPPE MORMINO . . . . » 120

Il taccuino del Comandante . . . . » 121

Ascoltami conducente... — CARLO MAZZOLETTI . . . . » 125
Le armi e lo spirito: La scuola della Milizia Forestale — VINCENZO SECHI » 129

VIAGGI NELLO SPAZIO E NEL TEMPO

Ucraina antichichissima — SANTO MAZZARINO . . . . Pag. 131
Medici militari e ospedali da campo nell'esercito romano — GUGLIELMO CERONI . . . . » 134

Quesiti tecnici . . . . » 136

IL CONCORSO A PREMI

Autocolonne in Balcania — MAURIZIO MONTEFOSCHI . . . . Pag. 139

RUBRICHE

Rassegna delle Forze Armate:
Marina — ALFONSO GALLEANI . . . . Pag. 141
Aeronautica — CLEMENTE PREPOSITI . . . . » 146
Milizia — ADALGISO RANIERI . . . . » 149
I Giovani in Italia e all'Estero . . . . » 151
La cultura militare nelle Scuole civili . . . . » 152
Scrittori e lettori . . . . » 153

" I Celeri "

Parlando di corazzati — MARCO FOLCHI VICI . . . . Pag. 158
Guerra nel deserto — M. F. V. . . . . » 160
La difesa controcarro . . . . » 162
Notiziario dei Celeri . . . . » 164

Prima pagina della copertina:

A caccia di sommergibili nemici.

Quarta pagina della copertina:

Contraerei.

NAZIONE MILITARE

Anno XVIII **Febbraio-Marzo 1943-XXI** **N. 2-3**

Note del Direttore

Fronte interno

In questa fase della guerra, che si potrebbe qualificare di « attesa », poichè, malgrado gli avvenimenti in corso, è evidente che nei due campi opposti ci si sta preparando a qualche cosa di più grosso e forse di decisivo nell'imminente periodo primavera-estate, ci sentiamo indotti a concentrare maggiormente la nostra attenzione su quello che suol chiamarsi « fronte interno », ma che rappresenta in sostanza uno dei pilastri essenziali (forse il principale) dell'edificio che dovrà essere coronato dalla vittoria.

Mentre su tutti i fronti i nostri valorosissimi combattenti di tutte le Forze armate stanno coprendosi di gloria, nel fronte interno ferve più che mai il lavoro per alimentare in ogni ramo questa guerra gigantesca che dovrà decidere oggi e forse per sempre del nostro destino di grande Nazione.

E sotto questo punto di vista del lavoro e della sua efficace organizzazione niente osserviamo che sia men degno del valore o meno adeguato alle sempre crescenti e imperiose necessità dei combattenti. Ammirevole è pure la tetragona resistenza morale che le nostre forti popolazioni oppongono alle proditorie e barbare imprese aeree nemiche sulle nostre belle città, specie nel mezzogiorno dove la furia assassina nemica più infierisce quasi a sfogare la rabbia di non saper realizzare contro il nostro baluardo tunisino quei fulminei successi che con troppa boria gli anglosassoni inizialmente si ripromettevano.

Ma tutto ciò non basta perchè il nostro fronte interno possa dirsi pienamente all'altezza della grande ora che passa sul quadrante della nostra storia. Oramai è da credere, è vero, che non ci sia più un solo Italiano che non sia convinto che questa immane guerra sconvolgerà veramente in tutti i campi: politico, economico e sociale, non l'Europa soltanto, ma il mondo intero; e che nel nuovo ordine di cose che sta faticosamente e sanguinosamente creandosi con le armi, non ci sarà vita degna di essere vissuta se non per quei popoli che durante così travolgente tragedia abbiano saputo dimostrare di possedere in pieno quelle civiche virtù, senza le quali non è possibile superare vittoriosamente le grandi crisi storiche che a intermittenza incombono sulle giovani nazioni, come la nostra, in piena via di sviluppo.

Ora, la più essenziale fra queste che abbiamo chiamate virtù civiche, consiste appunto nel saper conservare, in queste crisi, massiccio e compatto, cioè senza la minima incrinatura, il blocco delle volontà e delle energie interne, convogliandole verso la suprema ed assoluta necessità di superare vittoriosamente la terribile prova a cui il Paese è stato chiamato dal destino. Se questo blocco interno è anche minimamente scalfito da debolezze singole o collettive, o peggio, da spensierata indifferenza o da fatalistiche inerzie di pensiero e d'azione da parte di alcuni strati della collet-

tività nazionale, il successo finale, comunque gagliardi e valorosi si dimostrino i combattenti, potrebbe venire grandemente compromesso, con le più fatali conseguenze per l'avvenire della Patria.

Ecco perchè è proprio contro queste venature disgregatrici che qua e là talvolta appaiono ad insidiare la compattezza assoluta del nostro blocco morale nazionale di fronte all'imperversare della guerra, che vorremmo richiamare con meditato virile incitamento, soprattutto l'animo dei giovani a cui specialmente l'avvenire della Patria è affidato. Essi, che nei loro ancor freschi studi hanno potuto attingere alla fonte morale inesauribile degli esempi maravigliosi di virtù onde è intessuta la nostra storia antica e moderna, ben debbono sapere quanti eroismi e quanto sangue abbia costato alle generazioni che ci precedettero, la conquista della indipendenza e della unità della Patria, base a tutti i meravigliosi progressi di ormai quasi un secolo di vita nazionale. Siano dunque essi i primi ad insorgere contro ogni fiacchezza di spirito in questa ora solenne. Ricordino la storia di Roma, specialmente nella età della seconda guerra punica quando Annibale era alle porte e l'Italia tutta invasa e barbaramente saccheggiata dal punico nemico; ciò che ben lungi dal far deflettere la compatta volontà di vittoria dei nostri avi, la esaltò invece in un esasperato sforzo che non mollò fino a che l'odiato avversario non fu prostrato a Zama dal giovine Scipione. Esempio antico, ma sempre per noi vibrante di attualità e di nobile suggestivo incitamento. Oggi che, pur fra le immani difficoltà di una guerra cotanto più vasta e senza quartiere, siamo tuttavia ben lungi dalla critica situazione di quel tragico periodo di Roma antica, sia perchè abbiamo immune da piede straniero il sacro suolo della Patria, sia perchè proprio dal luogo dove Cartagine fu vinta, guardiamo in faccia il nemico che vorrebbe toglierci il possesso del nostro mare e lo spazio vitale del nostro lavoro e della nostra civiltà in terra d'Africa, oggi è più che mai necessario insorgere tutti come un sol uomo, e sull'esempio degli avi, in un impeto supremo di santo orgoglio per rivendicare i nostri sacrosanti diritti sul nostro mare e in terra d'Africa. Quando i duri sacrifici, ai quali questa guerra ci assoggetta, possano sembrare a taluno insopportabili fino a indurli a pensare che una mezza vittoria potrebbe essere preferibile al perdurare nello sforzo fino in fondo, facciamo balenare alla fantasia malata di costoro il grande principio tante volte dimostrato dalla storia, e tante volte proclamato dai più grandi condottieri di nostra gente, che cioè nei più duri cimenti soltanto nell'incrollabile resistenza allo sforzo sta la salvezza, o come meglio ha detto il DUCE:

Non mai come in questa guerra di dimensioni che possono dirsi sovrumane, è vero che chi decide è colui che sa resistere un quarto d'ora di più del nemico e che è l'ultima battaglia quella che dà la vittoria (1).

E ciò tanto più in quanto che se gravi indubbiamente sono per noi le difficoltà di questa guerra, altrettanto gravi sono pure per il nemico, come ben lo dimostra l'attuale promettente ripresa offensiva dell'Asse sul fronte russo e la sempre più fortunata campagna sottomarina atlantica.

La gioventù italiana che il destino ha chiamata a vivere così formidabile vicenda storica, la più grandiosa senza dubbio dopo la formazione del Regno, abbia l'orgoglio delle ore decisive; si consideri fortunata di poter scrivere coi fatti pagine di incancellabile gloria nazionale; sia l'anima di quel blocco granitico interno di pensiero e d'azione che è il fondamento più sicuro della vittoria. E la generazione più anziana che ancora vive nel ricordo di altre consimili gesta gloriose compiute per la Patria, imprima a questa nostra gioventù operante di tutte le classi sociali, coll'esempio e con la parola, lo stimolo possente a non tradire giammai neppur con l'ombra del dubbio o con atteggiamenti colpevoli di superficiale e idiota indifferenza, quello che è per tutti gli Italiani il grande dovere dell'ora: far blocco massiccio e compatto; stringere i denti; tendere i nervi e dare al mondo un altro esempio luminoso di virile fermezza; chè in ciò, e in ciò soltanto, sta il segreto della Vittoria.

FRANCESCO S. GRAZIOLI

Marzo 1943 (XXI).

(1) *Il DUCE ai Legionari nel primo Ventennale della Milizia.*

EROI D'ITALIA
NELLE MOTIVAZIONI DELLE MEDAGLIE D'ORO

GENERALE DI C. A. FERRARI ORSI FEDERICO, X CORPO D'ARMATA (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI CORPO D'ARMATA FORTEMENTE IMPEGNATO SUL FRONTE EGIZIANO, IN RIPETUTE DIFFICILI CIRCOSTANZE FACEVA RIFULGERE, OLTRE OGNI LIMITE DI AUDACIA, SOLDATO FRA I SOLDATI, LE SUE MIRABILI DOTI DI VALOROSISSIMO CONDOTTIERO. PIÙ VOLTE DECORATO NELLE GUERRE PRECEDENTI, OVUNQUE PRESENTE NEL TEATRO DELLA BATTAGLIA, NULLA RISPARMIAVA A SE STESSO PUR DI ASSICURARE, ANCHE CON L'EFFICACIA DELL'ESEMPIO, IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI ASSEGNATI ALLA SUA UNITÀ. PORTATOSI, INCURANTE DEL GRAVISSIMO ED IMMINENTE PERICOLO CUI SI ESPONEVA, SULLA LINEA PIÙ AVANZATA IN ZONA ASPRAMENTE BATTUTA E CONTESA DALL'AVVERSARIO, AL FINE DI ISPEZIONARE ALCUNI DISPOSITIVI DI SICUREZZA, CADEVA COLPITO A MORTE, SUGGELLANDO CON IL SUPREMO SACRIFICIO DELLA VITA LA SUA NOBILE ED EROICA ESISTENZA. PURO SIMBOLO DI OGNI PIÙ ALTA VIRTÙ MILITARE. — FRONTE EGIZIANO, 18 NOVEMBRE 1942-XX.

SOTTOTENENTE DI VASCELLO BISAGNO ETTORE FU LUIGI, NATO A GENOVA (ALLA MEMORIA).

UFFICIALE DI GRANDE CORAGGIO E DI ELEVATO SPIRITO COMBATTIVO, GIÀ DISTINTOSI QUALE DESTINATO ALLE ARMI SUBACQUEE SU CACCIATORPEDINIERE, NELL'INFLIGGERE AL NEMICO SUPERIORE PER NUMERO E PER MEZZI, LA PERDITA DI UN CACCIATORPEDINIERE COL LANCIO PRECISO DEI SILURI, SOTTO IL MARTELLANTE FUOCO AVVERSARIO CHE SQUARCIAVA LA SUA UNITÀ E LO FERIVA INSIEME AI SUOI UOMINI, PARTECIPAVA CON EGUALE ARDIMENTO E INESAUSTO VALORE AL COMANDO DI MAS, AD ARDUE OPERAZIONI CHE PORTAVANO ALLA CONQUISTA DI MUNITISSIMA PIAZZAFORTE SOVIETICA. SOTTOPOSTO IL SUO MAS AD IMPROVVISA AZIONE DI MITRAGLIAMENTO DA PARTE DI DUE AEREI DA CACCIA DAVA PROVA DI SERENITÀ E AUDACIA, E NONOSTANTE LE FERITE RIPORTATE SI LANCIAVA IN MARE E RAGGIUNGEVA A NUOTO LA COSTA PER ORGANIZZARE LE OPERAZIONI DI SOCCORSO ALLA SUA UNITÀ COLPITA E INCENDIATA. NEL CORSO DI UNA ARDITA AZIONE CONTRO PICCOLE UNITÀ NEMICHE CARICHE DI REPARTI DA SBARCO LARGAMENTE DOTATI DI ARMI AUTOMATICHE, IMPEGNAVA IMMEDIATO ASPRO COMBATTIMENTO A BREVISSIMA DISTANZA E, DOPO AVERE GRAVEMENTE COLPITO LE IMBARCAZIONI AVVERSARIE CHE DI LI' A POCO COLAVANO A PICCO, SI ABBATTEVA MORTALMENTE FERITO. FORTE E SERENO FINO ALL'ULTIMO, SOPPORTAVA CON STOICO CORAGGIO L'AMPUTAZIONE DI UN ARTO E SPIRAVA ESPRIMENDO SOLO IL DOLORE DI NON POTERE PIÙ COMBATTERE PER LA PATRIA. FULGIDO ESEMPIO DI FERREO ATTACCAMENTO AL DOVERE E DI EROICHE VIRTÙ MILITARI.

SOTTOTENENTE PILOTA NICOLÒ COBOLLI GIGLI DA TORINO (ALLA MEMORIA).

PURA ESPRESSIONE DELLA GIOVENTU' DEL LITTORIO, CHIEDEVA ED OTTENEVA, GIOVANISSIMO ANCORA, DI ESSERE ASSEGNATO AD UN REPARTO DI AVIAZIONE DA CACCIA. PILOTA DI ECCEZIONALE VALORE, GREGARIO SICURO E FEDELE, COMBATTENTE TENACE ED AGGRESSIVO, IN PIÙ SCONTRI AEREI CONTRIBUIVA AD INFLIGGERE AL NEMICO LA PERDITA DI NUMEROSI VELIVOLI. DURANTE UN COMBATTIMENTO CONTRO PREPONDERANTI FORZE NEMICHE, DOPO AVERE STRENUAMENTE ED EROICAMENTE SOSTENUTO LA LOTTA ASPERRIMA, SI SLANCIAVA IN SOCCORSO DI UN GREGARIO CHE, TAGLIATO FUORI DALLA FORMAZIONE, STAVA PER ESSERE SOPRAFFATTO. UNA RAFFICA NEMICA, COLPENDOLO IN PIENO, STRONCAVA, CON LA SUA FIORENTE GIOVINEZZA, L'ULTIMO SUO GESTO GENEROSO, DEGNO DELLA NOBILTÀ DI ANIMO E DELL'ARDIMENTO CHE AVEVA CARATTERIZZATO LA SUA VITA. — CIELO D'ALBANIA, NOVEMBRE 1940-4 MARZO 1941-XIX.

SERGENTE GIOVANNI GIACOMINI DA ASCOLI PICENO 3° REGG. ARTIGLIERIA ALPINA « JULIA » (ALLA MEMORIA).

CAPO PEZZO DURANTE ASPRO COMBATTIMENTO, INCURANTE DEL GRAVE PERICOLO DERIVANTE DAL FATTO CHE LE FANTERIE NEMICHE ERANO RIUSCITE A STRINGERE DAPPRESSO LA SUA BATTERIA E AVEVANO APERTO UN VIOLENTO FUOCO DI MITRAGLIATRICE E MORTAI, RIMANEVA SERENO E IMPAVIDO MANTENENDO EFFICIENTE L'AZIONE DEL PEZZO E INFONDENDO CON IL SUO CONTEGNO CALMA E FIDUCIA NEI PROPRI DIPENDENTI. CADUTI FERITI IL COMANDANTE E IL SOTTOCOMANDANTE DELLA BATTERIA, VISTA ORMAI L'ASSOLUTA IMPOSSIBILITÀ DI OGNI ULTERIORE RESISTENZA, FACEVA RIPIEGARE I SERVENTI SALVANDO I CONGEGNI PIÙ VITALI E IMPORTANTI DEL MATERIALE. DOPO ESSERSI QUINDI ASSICURATO CHE I SUOI UOMINI FOSSERO IN SALVO, IMBRACCIAVA UN FUCILE MITRAGLIATORE E RITORNATO AL PEZZO APRIVA IL FUOCO ALLO SCOPERTO SUL NEMICO ORMAI VICINO. CON LE ARMI IN PUGNO, IN ULTIMO DISPERATO TENTATIVO DI DIFESA DEL PEZZO STESSO. DANDO FULGIDO ESEMPIO DI EROISMO, DI ABNEGAZIONE E DI SPIRITO DI SACRIFICIO IMMOLAVA LA VITA PER LA PATRIA. — CHIAF E BUNICH (FRONTE GRECO), 30 DICEMBRE 1940-XIX.

CAP. MAGG. BLISCESE DONATO DI VINCENZO, NATO A VENOSA (POTENZA), 2° REGG. PONTIERI I BTG. (ALLA MEMORIA).

PONTIERE CAPO SQUADRA MITRAGLIERI, IN ASPRO COMBATTIMENTO CONTRO RILEVANTI FORZE PORTAVA I DIPENDENTI CON ARDITA DECISIONE ALL'ATTACCO, INFLIGGENDO GRAVI PERDITE AL NEMICO. CADUTI ALCUNI SERVENTI, BENCHE' FERITO UNA PRIMA VOLTA, RIMANEVA AL PROPRIO POSTO INCITANDO I SUOI UOMINI ALLA RESISTENZA ED ASSICURANDO L'EFFICACE FUOCO DELL'ARMA. FERITO UNA SECONDA VOLTA AL CAPO DA SCHEGGIA DI MORTAIO, COSCIENTE DELLA CRITICA SITUAZIONE PER LA GRAVE MINACCIA NEMICA, RIFIUTAVA OGNI CURA E CONTINUAVA AUDACEMENTE LA LOTTA. RIMASTA L'ARMA INUTILIZZABILE, SI PONEVA ALLA TESTA DEI SUPERSTITI E CERCAVA ANCORA DI ARRESTARE IL NEMICO CON LANCIO DI BOMBE A MANO, FINCHÈ, COLPITO A MORTE DA RAFFICA DI MITRAGLIATRICE, IMMOLAVA LA PROPRIA VITA FIERO DI AVERE CONTRASTATO IL PASSO AL NEMICO PRODIGANDOSI OLTRE GLI UMANI LIMITI DEL DOVERE. — NIKOLAJEWKA (FRONTE RUSSO), 20 FEBBRAIO 1942-XX.

SUI NOSTRI FRONTI

Panorami della guerra

I « Bollettini Ufficiali » dal n. 956 al n. 1009

9 5 6 Nessun avvenimento di rilievo nel settore della Sirtica.
6-1-XXI Sul fronte tunisino intensa attività di opposte pattuglie da ricognizione; tre velivoli sono stati abbattuti da aviatori germanici. Nei combattimenti del giorno 3, oltre ai prigionieri già segnalati, venivano presi al nemico 9 cannoni, alcune mitragliatrici, numerose armi per fanteria e distrutti 30 automezzi.

Nostri aerei da bombardamento hanno efficacemente attaccato i porti e i depositi di Algeri, Bougie e Philippeville.

Su Kairouan (Tunisia) velivoli americani compivano una incursione che cagionava 4 morti e 6 feriti fra la popolazione civile.

Un idrovolante della nostra ricognizione marittima, in missione nel Mediterraneo occidentale, attaccato da due caccia britannici riusciva ad abbatterli entrambi in aspri duelli rientrando alla base colpito e con un ferito a bordo.

9 5 7 Nella Sirtica più accentuata attività esplorativa.
7-1-XXI È continuata la pressione di preponderanti forze sui nostri presidi del Sahara libico.

Contrattacchi avversari condotti con impiego di consistenti reparti di fanteria non ottenevano in Tunisia alcun risultato: il nemico era ovunque ricacciato sulle posizioni di partenza.

Formazioni della nostra aviazione hanno bombardato le basi portuali anglo-americane dell'Africa settentrionale francese ed in particolare le attrezzature di Bona suscitando violenti incendi sugli obbiettivi.

Incursioni aeree causavano qualche danno nei quartieri centrali di Tunisi; pure a Kairouan venivano distrutte alcune abitazioni arabe; sono segnalate vittime fra le popolazioni.

In combattimento 5 apparecchi sono stati abbattuti dalla caccia germanica, uno dall'artiglieria della difesa.

Nelle acque di Pantelleria 2 nostri Mas colpivano e facevano precipitare in fiamme un aereo, respingendo inoltre l'attacco di alcuni altri.

Una unità navale, al comando del tenente di vascello Saverio Marota, ha affondato un sommergibile nemico nel Mediterraneo centrale.

9 5 8 Moderata attività operativa sui fronti sirtico e tunisino, dove abbiamo re-
8-1-XXI spinto puntate di elementi nemici e preso alcuni prigionieri.

Reparti dell'aviazione italiana hanno rinnovato il bombardamento del porto di Bona e, unitamente a formazioni germaniche, agito contro colonne di automezzi; oltre cinquanta di questi venivano immobilizzati e molti altri danneggiati in ripetute azioni a volo radente. Cinque caccia avversari erano abbattuti nei combattimenti della giornata.

Lungo le coste algerine aerei tedeschi attaccavano con successo un convoglio: due mercantili di 8000 tonnellate ciascuno centrati, colavano a picco, 5 altri erano sicuramente colpiti.

Quadrimotori nord-americani hanno ieri sganciato numerose bombe dirompenti sulla zona portuale e sui quartieri centrali di Palermo, causando il crollo di edifici privati; la popolazione ha subito perdite finora accertate in 46 morti e 262 feriti. Anche su Licata venivano lanciati spezzoni incendiari: segnalati danni limitati a qualche fabbricato ed un ferito.

9 5 9 Sui fronti della Sirtica e della Tunisia scontri di pattuglie a noi favorevoli.
9-1-XXI L'aviazione dell'Asse ha svolto intensa attività: in Libia concentramenti di carri armati e di automezzi venivano attaccati da nostre squadriglie d'assalto con visibili risultati, mentre nel corso di vivacissimi duelli svoltisi nel cielo libico e tunisino la caccia germanica abbatteva 21 apparecchi.

Durante azioni nemiche di bombardamento aereo su centri abitati dell'Africa settentrionale, nostre batterie della difesa colpivano e distruggevano 2 velivoli.

Una nuova incursione è stata effettuata sull'isola di Lampedusa: non sono segnalati danni di rilievo; nessuna vittima.

Non ha fatto ritorno alla base un nostro sommergibile: secondo notizie di fonte nemica gran parte dell'equipaggio è caduta prigioniera.

9 6 0 Le condizioni atmosferiche nuovamente peggiorate, hanno ostacolata l'attività
10-1-XXI operativa sui fronti dell'Africa settentrionale.

Sono stati efficacemente bombardati dalla nostra aviazione l'aerodromo di Maison Blanche ed i porti di Bougie e di Algeri; in quest'ultimo divampavano incendi di vaste proporzioni.

Ammassamenti di truppe e di automezzi venivano pure attaccati con buon risultato nella regione tunisina, da aerei germanici che incendiavano e distruggevano numerosi veicoli.

Due apparecchi nemici risultano abbattuti da nostri cacciatori; non ha fatto ritorno dalle operazioni di guerra della giornata un nostro velivolo.

9 6 1 Attività esplorativa sul fronte sirtico. Nella regione tunisina abbiamo re-
11-1-XXI spinto nuclei nemici, catturato qualche arma e fatto alcuni prigionieri.

In entrambi i settori, nonostante il maltempo, aliquote della aviazione italiana e germanica hanno a più riprese bombardato e mitragliato, con visibili effetti, lo schieramento avanzato e le colonne in movimento dell'avversario.

Cinque apparecchi venivano abbattuti in combattimento dai cacciatori tedeschi.

Attacchi aerei contro l'isola di Lampedusa e Tripoli non causavano perdite; lievi i danni.

Nei pressi di Capo San Vito (Palermo) sono stati rinvenuti, insieme alle salme dei sei componenti dell'equipaggio, i resti di un bimotore inglese colpito ed incendiato dalle artiglierie della difesa durante una precedente incursione.

9 6 2 Nella Sirtica l'attività aerea è stata particolarmente intensa: in audaci
12-1-XXI ripetute azioni di constatata efficacia, formazioni italiane d'assalto e squadriglie germaniche da bombardamento in quota e in picchiata hanno attaccato aeroporti avanzati, concentramenti di automezzi, ammassamenti di truppe.

Diciotto apparecchi venivano abbattuti in combattimento — 7 dai cacciatori italiani, 11 da quelli tedeschi — 1 distrutto dalle artiglierie contraeree, 4 altri incendiati al suolo. Non hanno fatto ritorno 4 nostri caccia.

Nel Fezzan, forze avversarie numericamente prevalenti sono state costrette a ripiegare. Prosegue la prevista nuova dislocazione dei nostri presidi nei territori del sud libico.

In Tunisia puntate nemiche appoggiate da carri armati urtavano contro la valida resistenza di nostri

elementi avanzati: combattimenti locali sono in corso.

L'aviazione germanica bombardava un aerodromo algerino danneggiando gravemente numerosi velivoli sul campo e colpendo un deposito di munizioni; centrava inoltre con bombe un mercantile nella rada di Bougie e faceva precipitare 5 apparecchi nel corso dei vicaci duelli.

Un'incursione è stata compiuta nel pomeriggio di ieri su Napoli e dintorni; danni non rilevanti: nel crollo di alcuni edifici civili la popolazione ha subito perdite finora accertate in 23 morti e 65 feriti.

Degli 8 plurimotori partecipanti all'azione, 4 venivano distrutti: uno dalle batterie della difesa e 3 dalla caccia levatasi prontamente in volo. Tali apparecchi risultano caduti: due nella provincia di Salerno (presso le località di Acerno e Calvanico San Cipriano), uno a Lioni (Avellino) ed il quarto in mare fra Ischia e Procida. Alcuni dei componenti gli equipaggi sono deceduti, altri sono stati catturati.

963 13-1-XXI Sul fronte sirtico azioni degli opposti elementi esploranti.

Negli scontri dei giorni scorsi nel Fezzan il nemico ha subito perdite sensibili: abbiamo preso una cinquantina di prigionieri fra i quali due ufficiali.

In Tunisia risultano distrutti nei combattimenti tuttora in corso, 14 carri armati, 2 autoblinde, numerosi veicoli.

Un aeroporto libico veniva bombardato e mitragliato da una formazione di nostri velivoli che incendiavano un deposito di carburante e distruggevano a terra apparecchi ed automezzi.

Altri reparti della nostra aviazione hanno agito su posizioni avanzate dello schieramento avversario nella regione tunisina.

Quattro aerei sono stati abbattuti dai cacciatori dell'Asse nei duelli della giornata; due nostri apparecchi non hanno fatto ritorno.

Alcune bombe sganciate sull'abitato di Sciacca (Agrigento) nel pomeriggio di ieri causavano danni limitati: fra la popolazione civile sono segnalati 7 morti ed un ferito.

In seguito ad azioni nemiche abbiamo perduto due siluranti; gran parte degli equipaggi è salva.

964 14-1-XXI Le opposte aviazioni, quantunque ostacolate da tempeste di sabbia, sono state ieri molto attive in Libia.

In frequenti duelli 11 apparecchi venivano abbattuti dai cacciatori dell'Asse, di cui 5 dagli italiani e 6 dai tedeschi. Il nostro 4° Stormo da caccia concorreva a tali successi distruggendo due quadrimotori e portando così a 500 le sue vittorie.

Tre altri velivoli precipitavano sotto il tiro di batterie contraeree nostre e germaniche.

Bombardamenti aerei nemici di località abitate hanno causato perdite fra le popolazioni locali; danni non gravi.

Sul fronte tunisino sono falliti ripetuti attacchi condotti dall'avversario con appoggio di reparti blindati: diversi carri armati risultano distrutti.

Nostre formazioni aeree hanno agito in successive ondate su colonne di truppe e concentramenti di automezzi; di questi una diecina veniva incendiata. Anche le attrezzature portuali di Algeri e di Bona sono state intensamente bombardate.

È rientrato alla sua base un apparecchio segnalato mancante dal bollettino del giorno 12.

965 15-1-XXI L'attività nemica è sensibilmente aumentata ieri nel cielo libico. Importanti formazioni venivano intercettate da reparti di cacciatori germanici che in ripetuti vivaci combattimenti, abbattevano 28 apparecchi, fra i quali numerosi bombardieri pesanti.

Nel Fezzan nostri elementi sahariani hanno sostenuto favorevoli scontri con nuclei motomeccanizzati avversari.

Forti puntate nemiche sono state nuovamente respinte nel settore meridionale del fronte tunisino dove le truppe attaccanti hanno subito notevoli perdite.

Aerei nemici hanno bombardato Sfax: pochi e di lieve entità i danni; due velivoli risultano distrutti, uno dalle batterie contraeree, l'altro dalla nostra caccia; un pilota è stato catturato.

Nel corso di un'azione contro obiettivi navali, aviatori tedeschi colpivano e danneggiavano due unità, di cui una da guerra.

Dalle azioni degli ultimi giorni due nostri apparecchi non sono rientrati alle rispettive basi.

966 16-1-XXI Alle azioni aeree degli scorsi giorni sono seguiti, sul fronte sirtico, aspri combattimenti terrestri nel corso dei quali le unità bitanniche attaccanti venivano contenute e respinte in dura prolungata lotta; 35 carri armati nemici risultano distrutti.

In Tunisia elementi avversari appoggiati da mezzi blindati erano costretti a ripiegare a seguito di vivaci scontri.

In entrambi i settori della battaglia le aviazioni italiana e germanica sono intervenute con successo bombardando centri delle retrovie e basi portuali, mitragliando colonne in marcia e in sosta, intercettando con successo le formazioni dell'opposta aeronautica.

Tre apparecchi sono stati abbattuti da cacciatori italiani, 13 da quelli tedeschi; molti altri incendiati o danneggiati al suolo.

Incursioni su Tripoli non hanno provocato danni di rilievo; sono segnalati 3 morti e 5 feriti fra la popolazione libica; due bombardieri precipitavano sotto il tiro delle artiglierie della difesa.

Alcune bombe venivano pure sganciate sull'isola di Lampedusa e su Gela, le cui batterie contraeree centravano e distruggevano ciascuna un velivolo.

Due nostri aerei non hanno fatto ritorno dalle operazioni della giornata.

Nella notte sul 16 la torpediniera «Perseo» al comando del tenente di vascello Saverio Marotta, mentre navigava in servizio di protezione del traffico, è stata attaccata da tre grossi cacciatorpediniere nemici. Li ha audacemente affrontati silurandone uno e, sebbene colpita e con incendio a bordo, è riuscita a rientare alla base.

967 17-1-XXI Nella notte sul 12 dicembre reparti d'assalto della Regia Marina, forzata l'entrata del Porto di Algeri, attaccavano numerose navi. E' stato accertato, fino ad oggi, il siluramento di 1 incrociatore e di 3 grossi piroscafi; 2 di questi sono sicuramente affondati, il terzo incagliato, mentre l'incrociatore veniva danneggiato. Risulta che, nonostante la violenta reazione avversaria, quasi tutti gli audaci violatori sono rimasti illesi.

Sul fronte sirtico intenso fuoco di artiglieria: il nemico non ha rinnovato gli attacchi del giorno precedente.

In Tunisia, un colpo di mano di nostri elementi avanzati contro un fortino aveva successo. Nella fallita azione nemica nel settore meridionale, della quale ha dato notizia il bollettino del giorno 15, l'avversario ha lasciato sul terreno 120 morti.

Nostre formazioni aeree hanno bombardato con buoni effetti le basi algerine e le attrezzature di Malta; ad opera della caccia tedesca 8 apparecchi erano distrutti in combattimento.

Velivoli nemici mitragliavano ieri Pachino (Siracusa) causando lievi danni all'abitato; tra la popolazione 1 ferito. Anche su Lampedusa sono state nuovamente lanciate, senza conseguenze, alcune bombe: 1 apparecchio è stato abbatuto dalla difesa dell'isola.

Non è rientrato dalle azioni di guerra della giornata un nostro aereo.

968 18-1-XXI Nella Tripolitania orientale sono in corso vivaci combattimenti nei quali nostre forti retroguardie sono state impegnate da importanti unità nemiche. Venti carri armati avversari risultano immobilizzati.

In Tunisia attacchi nemici di carattere locale sono stati respinti.

Formazioni aeree italiane e germaniche hanno ripetutamente agito sui porti algerini; 2 navi mercantili di medio tonnellaggio venivano colpite ed entrambe sono da ritenere affondate; 2 apparecchi erano abbattuti dalla caccia tedesca.

La base di La Valletta è stata pure attaccata con visibili risultati da nostri velivoli.

969 19-1-XXI In Tripolitania reparti italiani e germanici hanno opposto accanita resistenza alla persistente pressione nemica, infliggendo all'avversario sensibili perdite. Scontri di pattuglie si sono risolti a nostro vantaggio nel Fezzan.

Sul fronte tunisino gruppi da combattimento italo-tedeschi guadagnavano terreno in riuscite puntate, nel corso delle quali venivano prese alcune diecine di prigionieri.

L'aviazione ha svolto nella giornata notevole attività appoggiando efficacemente le operazioni terrestri ed intercettando con successo formazioni nemiche: cacciatori dell'Asse abbattevano nove apparecchi fra cui alcuni plurimotori; un altro quadrimotore precipitava sotto il tiro di batterie contraeree.

Bona è stata bombardata da nostri aerei.

Nelle acque algerine un importante convoglio era attaccato da velivoli germanici che affondavano due piroscafi di medio tonnellaggio e altri tre ne incendiavano.

Ripetute incursioni su Tripoli hanno causato danni notevoli ad edifici civili ed un certo numero di vittime nella popolazione libica.

Porto Empedocle è stata attaccata da aerei avversari; nessun obiettivo militare risulta colpito; danni non gravi ad alcuni fabbricati; due morti e nove feriti fra gli abitanti. Le artiglierie della difesa distruggevano uno dei bombardieri partecipanti all'azione.

970 20-1-XXI L'attività combattiva è continuata ieri intensa in Tripolitania; squadriglie da bombardamento in picchiata hanno abbattuto, con visibili risultati le colonne britanniche causando ad esse gravi perdite e rallentandone l'avanzata.

Reparti di nostri presidi del Sud attaccavano con riuscita azione un nucleo blindato avversario distruggendo 5 camionette e prendendo alcuni prigionieri.

Nella regione tunisina proseguono, con l'appoggio di forti aliquote dell'arma aerea, le operazioni dei gruppi da combattimento italiani e germanici; sono state conquistate posizioni di importanza tattica tenacemente difese e fatte parecchie centinaia di prigionieri.

Nei duelli aerei della giornata 4 apparecchi venivano distrutti dalla caccia dell'Asse che ne abbatteva un altro nel cielo di Tripoli durante una incursione.

Presso le coste algerine una formazione di aerosiluranti al comando del tenente Giuseppe Cimicchi, attaccava — nonostante la violenta reazione contraerea — un convoglio anglo-americano centrando un grosso mercantile che era visto rapidamente colare a picco.

Un'azione di nostri caccia-bombardieri contro due sommergibili aveva pieno successo: una delle due unità, ripetutamente colpita, è da ritenere affondata.

Non ha fatto ritorno dalla sua missione di guerra un nostro velivolo.

Una silurante in servizio di scorta nel Mediterraneo è andata perduta per attacco di sommergibile; buona parte dell'equipaggio è salva; le famiglie dei mancanti sono state informate.

Aeroplani nemici hanno sganciato stamane alcune bombe dirompenti nei dintorni di Noto: fra la popolazione 1 morto e 11 feriti; non sono segnalati danni di importanza.

971 21-1-XXI In Tripolitania le forze dell'Asse continuano l'attuazione dei previsti movimenti; nostre formazioni aeree hanno ripetutamente bombardato e mitragliato mezzi blindati avversari.

Tre «Spitfire» risultano abbattuti da cacciatori germanici; altri due apparecchi precipitavano al suolo sotto il tiro delle batterie contraeree.

Nel settore tunisino sono state consolidate le posizioni raggiunte; nei combattimenti degli ultimi tre giorni abbiamo complessivamente preso 1500 prigionieri, molto materiale bellico — fra cui 20 cannoni ed alcune diecine di mitragliatrici — distrutti trenta automezzi.

Durante un'incursione nemica sul porto e la città di Susa (Tunisi) un quadrimotore colpito dalle artiglierie della difesa, cadeva in mare.

Velivoli italiani a grande raggio d'azione hanno agito sul porto di Orano; una nave è stata lasciata in fiamme ed un'altra gravemente danneggiata. Formazioni di bombardieri operavano sul porto di Algeri centrando due piroscafi uno dei quali è affondato.

Reparti dell'aviazione germanica hanno attaccato ieri al largo di Algeri un convoglio nemico colando a picco una nave di 8000 tonnellate e colpendone altre 8 per complessive 49 mila tonnellate. Successivamente nostri aerosiluranti, al comando del capitano pilota Ricciarini Giulio, si portavano sullo stesso convoglio affondando con siluro un piroscafo di 10.000 tonnellate e danneggiandone gravemente un altro di uguale tonnellaggio.

Nel Mediterraneo occidentale durante la notte sono stati ripetutamente attaccati da formazioni di aerosiluranti numerosi mercantili nemici naviganti in convogli fortemente protetti. Il capitano Franco Mellei, il tenente Alessandro Setti ed il tenente Francesco Cossu hanno rispettivamente affondato un piroscafo di oltre 7000 tonnellate (complessivamente 21.000 tonnellate). Un quarto piroscafo è stato gravemente danneggiato dal sottotenente Carlo Phister.

9 7 2 22-1-XXI Ieri, a sud-est e a sud-ovest di Tripoli sulla linea Garian-Taruna-Litorale si sono svolti aspri combattimenti fra le nostre forze motocorazzate e quelle nemiche.

Cacciatori italiani, intercettata una numerosa formazione di caccia avversari, ne abbattevano due; colonne nemiche in movimento venivano pure bombardate e mitragliate.

In Tunisia l'ulteriore sviluppo delle operazioni dei giorni precedenti ha portato alla conquista di altre importanti posizioni. Il totale dei prigionieri è salito a oltre 2500.

Un bimotore è stato abbattuto presso Gabes da una squadra di motomitraglieri: tre uomini dell'equipaggio risultano catturati.

Le attrezzature portuali di Algeri ed un convoglio che navigava lungo le coste algerine hanno subito l'attacco di nostri bombardieri: un piroscafo del convoglio è stato colpito.

Cacciatori germanici, in ripetuti scontri con l'aviazione avversaria, abbattevano 4 apparecchi.

Incursioni su Licata, Porto Empedocle, Gela e Castelvetrano non causavano danni; 4 aerei sono stati abbattuti, uno in ciascuna località (due precipitati in mare, uno caduto in fiamme presso Giacosia ed un quarto fra Gela e Piazza Armerina). Nella giornata del 20 aeroplani nemici hanno pure mitragliato la stazione di Ispica (Ragusa) ed un treno merci ivi in sosta cagionando un morto e 4 feriti tra la popolazione.

Nostri cacciatori, partiti su allarme, intercettavano formazioni di bombardieri scortati abbattendo un bombardiere ed un caccia.

I cannoni contraerei di nostre piccole unità navali hanno abbattuto in fiamme un altro apparecchio nemico nei pressi di Pantelleria.

Dalle operazioni della giornata 5 nostri velivoli non hanno fatto ritorno.

9 7 3 23-1-XXI Combattimenti tra le opposte unità motocorazzate sono proseguiti nella giornata di ieri a sud di Tripoli; l'aviazione dell'Asse è intervenuta ripetutamente in appoggio alle azioni terrestri.

Questa notte, dopo i duri combattimenti dei giorni precedenti, Tripoli è stata sgomberata dalle truppe dell'Asse che si dirigono verso occidente.

In Tunisia le truppe italiane e germaniche hanno ampliato i vantaggi conseguiti nei giorni precedenti. Un velivolo americano è stato abbattuto dalle artiglierie contraeree di una nostra divisione.

Nella sera del 22 nostri reparti da bombardamento hanno agito sul porto di Bona centrandone le installazioni e provocando incendi ed esplosioni.

Successivamente una formazione di aerosiluranti raggiungeva la baia di Bona ad onta delle avverse condizioni atmosferiche e, individuati tre piroscafi, li centrava con siluri, affondandone sicuramente due e danneggiandone gravemente un terzo. Altro mercantile veniva colpito all'imboccatura del porto. Tutti i nostri velivoli facevano ritorno alle basi.

Nostri sommergibili hanno affondato nel Mediterraneo due unità mercantili nemiche.

Aerei nemici hanno bombardato Ispica in provincia di Ragusa, Pachino (Siracusa) e Noto. Tre morti e un ferito tra la popolazione civile.

9 7 4 24-1-XXI I movimenti dell'Armata corazzata italo-germanica verso le nuove posizioni di schieramento continuano con ordine e regolarità e non si sono avute nella giornata di ieri che parziali azioni di elementi blindati impegnati dalle nostre retroguardie. In duelli aerei un velivolo veniva distrutto dai nostri cacciatori.

Nel settore tunisino, durante combattimenti che ci hanno dato il possesso di un'altra posizione nemica, sono stati presi 275 prigionieri e catturati materiali bellici. Negli ultimi due giorni 16 aerei avversari risultano abbattuti: 10 dalla caccia germanica e 6 dalle batterie contraeree.

Durante un attacco infruttuoso di aerosiluranti ad un nostro convoglio, 2 apparecchi precipitavano in mare colpiti dal preciso tiro delle navi di scorta.

Aerei nemici mitragliavano, presso Castellammare del Golfo (Sicilia) un treno viaggiatori: segnalati 7 morti e 30 feriti. Altre incursioni in provincia di Catania, nei pressi di Ragusa e di Licata e su Lampedusa, causavano lievi danni ad edifici e 2 vittime tra la popolazione; un apparecchio, centrato dalla difesa di quest'ultima località, cadeva in mare.

Un nostro sommergibile, al comando del tenente di vascello Alpinolo Cinti ha silurato e colpito un cacciatorpediniere di scorta a un convoglio nel Mediterraneo.

9 7 5 25-1-XXI Nella Tripolitania Occidentale limitata attività fra elementi avanzati nemici e nostre Unità di retroguardia. I nostri movimenti continuano a svolgersi regolarmente verso il nuovo schieramento.

Formazioni di bombardieri hanno violentemente battuto il porto e l'aerodromo di Tobruk provocando notevoli incendi.

Azioni locali in vari tratti del settore tunisino si sono concluse a vantaggio dei reparti dell'Asse: uno «Spitfire» è stato distrutto dalla caccia germanica.

L'aviazione avversaria ha sganciato alcune bombe sulla periferia di Palermo e su Porto Empedocle: nessun danno nella prima località, qualche edificio civile colpito nella seconda ove tre degli aerei attaccanti venivano abbattuti.

Dalle operazioni belliche due nostri velivoli non sono ritornati alle basi.

Nelle acque algerine un sommergibile al comando del tenente di vascello Giacomo Scano, ha colpito con due siluri e affondato un grosso piroscafo nemico navigante in convoglio.

9 7 6 26-1-XXI Scontri tra gruppi da ricognizione nella zona tripolina occidentale.

In Tunisia un attacco nemico contro posizioni da noi conquistate veniva stroncato; otto camionette sono state catturate con parte dei loro equipaggi, altre incendiate, da un nostro presidio avanzato.

Cacciatori italiani e germanici hanno abbattuto quattro velivoli; un quinto risulta distrutto dalle artiglierie contraeree.

Le perdite nemiche nei combattimenti svoltisi in Tunisia dal 18 al 24 gennaio sono salite ad oltre 4000 prigionieri, 13 carri armati catturati o distrutti, 70 cannoni, circa 200 automezzi, un centinaio di mitragliatrici e altri materiali bellici.

Uno «Spitfire», che ha sorvolato Pachino (Siracusa) nella sera del 23, è stato colpito dalle batterie della difesa precipitando in mare. Su Avola (Siracusa) una incursione causava due morti e sette feriti tra la popolazione e lievi danni; bombe sganciate sopra Amabilina (Marsala) danneggiavano alcuni fabbricati: nessuna vittima. Aeroplani nemici hanno pure mitragliato e spezzonato, sulla litorale jonica, due treni merci e le stazioni ferroviarie di Brancaleone, Riace, Istica, provocando pochi danneggiamenti e otto feriti.

Nel Mediterraneo un nostro sommergibile, al comando del tenente di vascello Gaspare Cavallina, ha colpito con due siluri un grosso trasporto nemico di 18 mila tonnellate scortato da cacciatorpediniere, affondandolo.

9 7 7 27-1-XXI Nella Tripolitania occidentale limitati scontri di opposti reparti motocorazzati.

Un attacco appoggiato da carri armati e puntate di mezzi blindati contro nostre posizioni nel settore tunisino venivano respinti.

Nostri cacciatori distruggevano in combattimento un bimotore americano; tre membri dell'equipaggio sono stati catturati: altri quattro apparecchi venivano incendiati al suolo dalla caccia germanica in un riuscito attacco su aeroporto avversario.

Formazioni di bombardieri italiani hanno ripetutamente colpito le attrezzature di Bona e di Algeri.

Con audace azione notturna nel Mediterraneo occidentale un nostro aerosilurante centrava con siluro un piroscafo di medio tonnellaggio navigante in convoglio.

Nel pomeriggio di ieri e questa notte quadrimotori nemici hanno tentato incursioni su Messina: la difesa contraerea ha impedito agli attaccanti di agire sull'abitato costringendoli a sganciare il carico di bombe in mare e in località viciniori; danni non gravi. Due dei velivoli raggiunti dal tiro delle artiglierie precipitavano uno a levante di San Ranieri e l'altro a ponente di Pellaro.

Stamane poco prima dell'alba un aereo ha sorvolato Napoli lanciando da altissima quota alcune bombe cadute nei pressi di Torre del Greco; due case coloniche risultano colpite e due feriti sono segnalati tra i coloni.

Non ha fatto ritorno alla base un nostro velivolo.

9 7 8 28-1-XXI In Tripolitania nessuna azione di rilievo; la caccia germanica abbatteva in combattimento cinque «Curtiss».

Intensa attività esplorativa da ambo le parti in Tunisia ove mezzi corazzati nemici venivano respinti dal tiro dell'artiglieria.

La base navale di La Valletta (Malta) è stata bombardata da una nostra formazione aerea.

Apparecchi britannici hanno sorvolato Roccella Marina, Siderno e Gioiosa (Reggio Calabria) lanciando alcuni spezzoni e mitragliando due treni; un morto e tredici feriti, tutti colpiti da pallottole esplosive.

Sono stati pure mitragliati un treno tra Cassibile Avola (Siracusa) e la stazione di Brolo (Messina); vengono segnalati un morto e alcuni feriti.

Sulla rotabile Vittoria-Ragusa altro apparecchio sparava raffiche di mitragliatrice ma, centrato dal tiro contraereo, precipitava in fiamme.

Dalle varie missioni belliche due nostri velivoli non sono rientrati.

Il piroscafo nemico di medio tonnellaggio citato ieri nel bollettino come colpito da un aerosilurante (capo equipaggio tenente pilota Battista Nura) risulta affondato.

9 7 9 29-1-XXI Nostre unità nel settore occidentale della Tripolitania hanno validamente resistito alla continuata pressione britannica; in contrattacchi sono stati respinti reparti nemici operanti contro una nostra formazione da ricognizione.

Sul fronte tunisino le forze dell'Asse hanno conquistato nuove posizioni mantenendole saldamente nonostante violenti ritorni offensivi dell'avversario. La caccia italiana e germanica abbatteva in combat-

timento sette velivoli ed altri tre ne distruggeva al suolo.

Sfax (Tunisia) veniva ieri bombardata in più ondate da aerei nemici: notevoli i danni, in corso di accertamento il numero delle vittime.

Aeroplani inglesi sganciavano qualche bomba dirompente e spezzoni incendiari nei dintorni di Cefalù e mitragliavano, nella stessa zona, un treno viaggiatori; altre azioni di mitragliamento si sono avute su linee ferroviarie e su rotabili nelle provincie di Palermo e Cosenza: complessivamente vengono segnalati otto morti e nove feriti.

Una incursione avversaria su Scicli (Siracusa) causava 18 morti e 25 feriti nella popolazione ed il crollo di alcune abitazioni.

980 30-1-XXI Sul fronte della Tripolitania occidentale limitate azioni di reparti esploranti.

In Tunisia le truppe dell'Asse consolidano le posizioni raggiunte. Aviatori germanici hanno distrutto tredici apparecchi: sette in combattimento e sei a terra su di un aeroporto presso Bona; due « Curtiss » erano inoltre abbattuti dalle artiglierie contraeree. Gli equipaggi sono stati catturati.

Nelle acque tra Algeri e Bougie un convoglio fortemente scortato veniva attaccato da formazioni di nostri aerosiluranti al comando dei capitani Giulio Graziani ed Urbano Mancini e del tenente Giuseppe Cimicchi: nonostante la poderosa reazione di fuoco ed aerea, due mercantili — uno di medio tonnellaggio ed uno di grosso tonnellaggio — venivano affondati ed un terzo gravemente danneggiato; un cacciatorpediniere britannico tipo « Jervisk », centrato da siluro, si inabissava.

Contro lo stesso convoglio agivano poco dopo velivoli tedeschi che affondavano tre navi per complessive 14 mila tonnellate e due cacciatorpediniere; altro cacciatorpediniere e un piroscafo di 4 mila tonnellate rimanevano seriamente danneggiati.

Bombardieri nemici tentavano ieri l'attacco ad un nostro convoglio nel Mediterraneo; il pronto intervento della scorta ostacolava l'azione e faceva precipitare in mare un bimotore.

Aerei avversari hanno ieri effettuato incursioni su alcune località della Sicilia: un ferito e danni di poca entità.

Nel cielo di Messina la caccia italiana intercettava ieri un apparecchio incursore che si schiantava in mare presso Santa Margherita; il capitano pilota sud-africano, lanciatosi col paracadute, veniva catturato. Altro velivolo veniva distrutto dal tiro della difesa.

Nelle prime ore di stamani 8 bombardieri nemici hanno nuovamente volato su Messina lanciando numerose bombe. Danni notevoli. L'artiglieria contraerea ha abbattuto 2 velivoli nemici: uno precipitato presso Miti, in contrada Milese, l'altro nel porto a levante della cittadella.

Sempre stamani altre incursioni sono state pure compiute su Augusta e Catania: numerose bombe, sganciate nei dintorni della città, non causavano danni di rilievo; colpiti dalle artiglierie, quattro aerei cadevano rispettivamente nelle località di La Ballata, Greco Santa Croce, Capo Passero e nei pressi di Catania.

Dalle operazioni delle ultime due giornate due nostri velivoli non sono ritornati.

981 31-1-XXI Forti reparti nemici hanno attaccato, appoggiati da carri armati e da intenso fuoco di artiglieria, nostre posizioni nella Tripolitania occidentale, ma sono stati respinti subendo sensibili perdite in uomini, pezzi controcarro ed automezzi.

Sul fronte tunisino azioni di gruppi da combattimento dell'Asse hanno avuto favorevole sviluppo; contrattacchi avversari contro le posizioni raggiunte venivano ributtati.

La caccia germanica abbatteva 8 apparecchi inglesi, uno dei quali facente parte di una formazione che aveva mitragliato una colonna di autoambulanze.

Nostri bombardieri hanno operato su La Valletta e sul porto di Bona; in questa ultima località si sviluppavano vasti incendi. Un aeroplano del tipo « Glenn Martin » risulta distrutto da nostri cacciatori nei pressi delle coste tunisine.

Nel tardo pomeriggio di ieri, quadrimotori « Liberator » sorvolavano nuovamente la città di Messina lanciando bombe dirompenti ed incendiarie; notevoli i danni; le vittime nelle incursioni della giornata salgono a 51 morti e 105 feriti. La nostra caccia, intercettata la formazione abbatteva due degli aerei attaccanti. Nello scontro perdevamo un « Macchi 200 » il cui pilota, lanciatosi con il paracadute, atterrava incolume.

Nel Mediterraneo una torpediniera comandata dal tenente di vascello Filippo Ferrari-Aggradi ha affondato un sommergibile nemico.

Nella notte sul 30 un nostro sommergibile operante sulle coste algerine al comando del tenente di vascello Vittorio Petrelli Capagnano, ha attaccato un grosso convoglio nemico fortemente scortato in navigazione verso levante silurando a distanza ravvicinata due grossi cacciatorpediniere, entrambi affondati e colpendo inoltre una terza unità imprecisata. Dopo solo sei minuti il sommergibile ha nuovamente attaccato la formazione silurando ed affondando una quarta grossa unità. I risultati sono stati controllati a vista dal nostro sommergibile che ha saputo disimpegnarsi senza alcun danno. Altro sommergibile al comando del tenente di vascello Alberto Longhi ha attaccato un convoglio scortato al largo di Bougie silurando e colpendo non meno di due unità di tipo imprecisato il cui affondamento non è stato potuto constatare a causa della reazione nemica.

982 1-1-XXI Forti azioni di reparti blindati e di artiglierie sono continuate da parte nemica nella Tripolitania occidentale, sempre contrastate dalla nostra immediata reazione; 5 carri armati, alcuni cannoni e numerosi automezzi avversari venivano distrutti.

In Tunisia proseguono i combattimenti nelle zone raggiunte i giorni scorsi dalle truppe dell'Asse che hanno preso un centinaio di prigionieri e immobilizzato 12 carri armati.

In aspri duelli la caccia germanica abbatteva dieci velivoli mentre altri quattro venivano distrutti dalle batterie contraeree.

Nostri cacciatori di scorta ad un convoglio in navigazione nel Mediterraneo sventavano l'attacco di bombardieri britannici e facevano precipitare in mare un « Beaufighter ».

Quadrimotori americani si sono ieri portati tre volte sul cielo di Messina sganciando numerose bombe e causando danni ingenti a molti fabbricati; il numero delle vittime è in via di accertamento.

Ad opera della difesa contraerea italo-germanica di Reggio Calabria e Messina tre « Liberator » venivano abbattuti.

Uno degli apparecchi che aveva agito su Messina, mitragliava e spezzonava una casa presso Melito di Porto Salvo (coste meridionali della Calabria): sono segnalati sei morti, tra cui l'arcivescovo della Diocesi in visita pastorale, e cinque feriti civili.

Altre incursioni su Catania, Trapani ed Augusta, causavano danni a fabbricati; non sono precisate le vittime. Le artiglierie della difesa abbattevano tre degli aerei incursori, su Augusta, visti precipitare in fiamme ed esplodere, uno a nord-est di Siracusa un altro a levante della penisola di Magnisi ed il terzo a nord-est della città. La contraerea di Trapani ha abbattuto due apparecchi che sono caduti uno fra gli scogli Porcelli e Asinelli e l'altro a nord della città.

UN NOSTRO MORTAIO IN AZIONE

Una nostra corvetta e una torpediniera sono affondate per azione nemica al largo delle coste tunisine. L'arrivo immediato dei mezzi di soccorso ha permesso di salvare la quasi totalità degli equipaggi.

983 2-1-XXI Intensificata azione di pattuglie esploranti nella Tripolitania Occidentale; nostre formazioni aeree hanno battuto con evidenti effetti ammassamenti di automezzi nemici.

Ripetuti attacchi condotti dall'avversario con l'appoggio di mezzi blindati sul fronte tunisino non hanno conseguito risultati: dovunque l'attaccante è stato respinto con perdite in uomini e materiali; 6 carri armati venivano distrutti. Il numero dei prigionieri presi al nemico durante i combattimenti delle due ultime giornate è salito a 800.

Cacciatori germanici abbattevano in duelli aerei 5 velivoli.

Le attrezzature portuali di Bona sono state efficacemente colpite da bombardieri italiani.

Su Lampedusa e nei dintorni di Cagliari aeroplani nemici sganciavano alcune bombe che causavano danni non gravi e 5 feriti nella zona di Cagliari. La difesa contraerea di Lampedusa centrava un apparecchio che precipitava in fiamme.

Le vittime finora accertate in Trapani per l'incursione di ieri ascendono a 18 morti e 64 feriti.

984 3-2-XXI Nel settore della Tripolitania occidentale attività di pattuglie esploranti.

In Tunisia il nemico ha continuato i suoi attacchi sostenuti da concentramenti di fuoco e da notevoli forze motocorazzate; le posizioni sono state saldamente tenute dalle truppe italiane e germaniche che hanno inflitto all'avversario gravi perdite, tra cui 18 carri armati.

In combattimento la caccia tedesca abbatteva 12 apparecchi, uno precipitava ad opera della difesa contraerea, altri 8 venivano distrutti al suolo su di un aerodromo.

A tarda sera di ieri alcuni velivoli nemici sorvolavano Crotone, ostacolati dal preciso tiro delle batterie. Nessuna vittima qualche danno.

985 4-2-XXI Sul fronte della Tunisia sono in corso combattimenti ai quali le opposte aviazioni partecipano intensamente. In un tentato bombardamento di quadrimotori nemici fortemente scortati conro una nostra base aeronavale, un nucleo di cacciatori italiani intercettava la poderosa formazione avversaria, distruggeva un apparecchio e costringeva gli altri a desistere dall'azione.

La caccia germanica in altri ripetuti scontri abbatteva 13 aerei.

Altri due velivoli risultano perduti dal nemico nei giorni scorsi, oltre quelli già segnalati: uno inabissatosi in mare a sud di Sfax; un altro incendiato dalla nostra caccia nel cielo tunisino.

Nella giornata di ieri bombardieri americani hanno in successive ondate operato sulla città di Palermo; l'intervento dei nostri cacciatori e l'intensa reazione contraerea ostacolavano le incursioni; quattro quadrimotori venivano abbattuti: tre caduti in mare rispettivamente tra Capo Zafferano e Termini Imerese, due chilometri ad est di Castellammare del Golfo e quattro chilometri ad est del porto di Palermo, il quarto precipitava in fiamme tra Capo San Marco e Cavarretto in prossimità di Sciacca.

Sono segnalati 16 morti e 41 feriti nella popolazione e danni notevoli a fabbricati.

Attacchi aerei sono stati pure portati su località nei dintorni di Ragusa, Nicastro e nella provincia di Messina e Reggio Calabria: nessuna vittima, danni di scarso rilievo.

986 5-2-XXI Nostre retroguardie hanno contrastato con successo, nella Tripolitania occidentale, la intensificata attività esplorativa del nemico che ha perduto numerose camionette.

In Tunisia, scontri locali nel corso dei quali alcuni mezzi blindati leggeri venivano catturati da reparti dell'Asse. I prigionieri presi nelle operazioni citate dal bollettino del 2 febbraio sono saliti ad oltre mille.

In combattimenti svoltisi nel cielo tunisino, la caccia italo-germanica abbatteva 15 apparecchi.

Un'importante formazione di bimotori attaccava senza alcun risultato, nel Mediterraneo, un nostro convoglio: uno degli aeroplani era distrutto dalla scorta aerea.

Velivoli nemici, agendo in più ondate, hanno compiuto nella sera di ieri un'incursione sulla città e sui dintorni di Torino; molti edifici risultano colpiti; ancora imprecisato

ARABI, ALGERINI E MAROCCHINI PASSATI IN TUNISIA PER COMBATTERE A FIANCO DELL'ASSE

il numero delle vittime. Altri aerei si sono spinti fino alla zona della Spezia sganciando bombe che hanno causato danni di non grande entità.

Nella notte anche Trapani è stata obiettivo di incursioni: un velivolo nemico precipitava in fiamme presso Bonagia.

9 8 7 6-2-XXI Sul fronte tunisino gruppi da combattimento italo-germanici hanno svolto intensa attività esplorativa e conquistato, dopo vivace combattimento, una importante posizione.

Dalla caccia tedesca sono stati abbattuti tre velivoli avversari.

Bombardieri nemici sganciavano ieri sera bombe e spezzoni incendiari su Palermo causando pochi danni; in corso di accertamento le vittime. Tre degli aerei incursori, raggiunti dal tiro delle artiglierie della difesa, precipitavano: uno in mare cinque chilometri a nord-est di Monte Pellegrino, il secondo vicino Finale (Cefalù) ed i terzo presso Carini.

Le incursioni del giorno 4 hanno provocato complessivamente fra la popolazione civile di Torino e provincia 39 morti e 62 feriti, a La Spezia 11 feriti.

Uno dei quadrimotori che il giorno 3 agirono sui dintoni di Ragusa risulta distrutto, pesso Pozzallo, dalle batterie contraeree; un altro apparecchio, oltre quello già segnalato ieri, è caduto in mare a nord-est di Trapani, colpito dal fuoco della difesa.

Un nostro sommergibile non è tornato alla base. Alcuni uomini dell'equipaggio sono salvi. Le famiglie degli altri sono state informate.

9 8 8 7-2-XXI Vivace attività delle opposte artiglierie al confine libico-tunisino.

In Tunisia azioni di reparti esploranti: abbiamo fatto alcune diecine di prigionieri; una pattuglia autocarrata americana, spintasi verso le nostre linee, veniva catturata.

Velivoli dell'Asse hanno portato i loro attacchi su concentramenti di automezzi e colonne di rifornimenti in marcia; navi alla fonda nella rada di Tripoli sono state bombardate.

Aerei nemici lanciavano ieri bombe e spezzoni presso Finale (Palermo) provocando l'incendio di una zona boschiva; mitragliavano due treni viaggiatori tra Licata e Gela e nelle vicinanze di Cassibile (Siracusa), causando un morto e cinque feriti.

9 8 9 8-2-XXI Sul fronte della Tunisia limitata attività esplorativa.

Nel porto di Algeri, attaccato da nostri bombardieri, sono divampati vasti incendi.

Un plurimotore nemico è stato abbattuto nella zona di Gabes.

Apparecchi avversari hanno sorvolato il litorale fra Agrigento e Porto Empedocle, mitragliando, senza conseguenze, un treno; un nostro velivolo è andato perduto.

Tra Gela e Butera uno « Spitfire » risulta abbattuto dal tiro di mitragliatrici; il pilota è stato catturato.

Formazioni dell'aviazione nemica hanno agito nei dintorni di Cagliari, provocando tre morti e quattro feriti tra i civili e danni non gravi.

Dai nostri cacciatori venivano abbattuti 4 aeroplani, dei quali 3 in mare presso Capo Pula, Capo Spartivento e 40 chilometri a sud di quest'ultimo, mentre il quarto si infrangeva al suolo tra Iglesias e S. Antioco.

Ieri nel pomeriggio quadrimotori americani lanciavano numerose bombe su Napoli, causando danni e vittime in via di accertamento.

Quattro dei velivoli attaccanti precipitavano in fiamme, ad opera delle artiglierie della difesa e della nostra caccia: uno a sud di Capo Posillipo, due nel golfo di Napoli a sud di Torre Annunziata, il quarto al largo di Capri.

9 9 0 9-2-XXI Alla frontiera libico-tunisina una forte puntata del nemico è stata energicamente stroncata col concorso di aerei d'assalto.

Durante un'incursione sul porto di Gabes l'aviazione avversaria perdeva 12 apparecchi, fra cui 6 bimotori; altri 4 velivoli nemici venivano abbattuti in combattimento nel cielo della Tunisia ad opera della caccia germanica.

Una pattuglia di nostri cacciatori intercettava una grossa formazione di bombardieri fortemente scortata e in aspri duelli ne distruggeva due.

Nelle acque algerine due nostri sommergibili, comandati dai tenenti di vascello Vittorio Petrelli Campagnano e Ottorino Beltrani, siluravano ed affondavano rispettivamente un piroscafo di 10.000 tonnellate navigante in convoglio ed una torpediniera.

Messina nella mattinata e Palermo nella tarda sera sono state ieri bombardate da aeroplani nemici: perdite e danni in corso di accertamento.

Risultano abbattuti sei apparecchi: uno dalla nostra caccia al largo di Messina; tre dalle artiglierie italiane e germaniche della difesa di Palermo, precipitati in mare presso Torre dell'Orso, ad est dell'Arnella, e nord di Mongerbino; due da un cacciatore tedesco nei dintorni di Pozzallo (Ragusa).

Le vittime dell'incursione del giorno 7 su Napoli ascendono a 10 morti e 60 feriti fra la popolazione civile.

9 9 1 10-2-XXI Attività di elementi esploranti lungo il confine libico-tunisino. Ammassamenti di automezzi e concentramenti di truppe sono stati battuti con buon risultato da reparti dell'aviazione dell'Asse.

Nel settore tunisino tiri di molestia delle opposte artiglierie.

Una formazione aerea avversaria ha bombardato intensamente Kairouan (Tunisia) facendo numerose vittime tra la popolazione; la caccia germanica ha abbattuto in combattimento 16 apparecchi.

Bombe dirompenti ed incendiarie sono state sganciate su alcuni paesi del litorale calabro-jonico, su Noto Marina e sulla città di Trapani: limitati i danni; non ancora precisate le perdite.

Nel cielo di Trapani le artiglierie contraeree italo-germaniche centravano 4 velivoli che precipitavano uno a nord della città, un altro in mare presso le isole Egadi, un terzo in contrada Blandino ed il quarto a sud di Paceco.

9 9 2 11-2-XXI In Tunisia nessun avvenimento di rilievo.

L'aviazione germanica ha abbattuto in duelli aerei 4 caccia britannici.

Le vittime causate tra la popolazione di Kairouan dall'incursione aerea nemica del giorno 9 sono salite a oltre 200 morti e 300 feriti.

Un nostro velivolo non è ritornato alla base.

Apparecchi inglesi hanno attaccato con bombe un nostro sommergibile nel Mediterraneo senza causargli danni; uno dei bombardieri colpito dal tiro contraereo della nave, è precipitato in mare.

9 9 3 12-2-XXI Il maltempo ha ostacolato le operazioni nel settore tunisino.

Un aereo britannico, colpito dal tiro di una nostra autoblinda, è precipitato al suolo.

Le attrezzature portuali di Bougie sono state bombardate da velivoli italiani.

Tra Rodi e Creta cacciatori germanici abbattevano due aero-siluranti avversari.

9 9 4 13-2-XXI In Tunisia il perdurare delle avverse condizioni atmosferiche ha limitato la attività bellica a sporadiche azioni di pattuglie.

Questa notte navi alla fonda nei porti di Bona e Bougie sono state attaccate da nostri bombardieri con visibili effetti.

Velivoli nemici hanno lanciato bombe e mitragliato treni merci e viaggiatori in alcune località della Calabria e della Sicilia causando complessivamente 3 morti e 12 feriti tra il personale ed i passeggeri. Un apparecchio è stato abbattuto nei pressi di Castelvetrano dal tiro di una nostra batteria.

OSSERVANDO IL NEMICO DA UNA POSIZIONE AVANZATA

995 14-2-XXI Nel settore tunisino sono stati respinti due attacchi locali. L'aviazione dell'Asse ha distrutto in combattimento due apparecchi nemici.
Dalle operazioni degli ultimi quattro giorni non sono ritornati alla base tre nostri velivoli.
Aerei britannici hanno bombardato Crotone colpendo l'asilo infantile « Regina Margherita » e numerosi fabbricati civili: sono segnalati 3 morti e 15 feriti tra la popolazione.
Treni viaggiatori in Calabria e in Sicilia venivano ieri mitragliati da aeroplani nemici; accertati complessivamente un morto ed alcuni feriti.
Uno degli apparecchi incursori è stato abbattuto nei pressi di Pachino (Siracusa).

996 15-2-XXI Intensa attività di opposte pattuglie esploranti sul fronte libico-tunisino. In violenti scontri con l'aviazione avversaria cacciatori germanici abbattevano 11 « Spitfire ».
Nostri bombardieri hanno agito sulle attrezzature portuali di Tobruk e di Algeri provocando vasti incendi.
Ieri a tarda sera aerei nemici in più ondate hanno lanciato bombe di vario calibro e spezzoni incendiari sulla città di Milano causando danni gravi a numerosi fabbricati civili; vittime finora accertate: 16 morti e 224 feriti.
Due dei quadrimotori sono precipitati, uno in Via Boffalora ed uno tra Mercallo ed Inveruno. Un ufficiale nemico, lanciatosi col paracadute, è stato catturato.
Altra incursione, effettuata su La Spezia, causava tra la popolazione un morto e 22 feriti.

997 16-2-XXI Nel settore tunisino, un'azione di carattere locale, oltre alla conquista di posizioni nemiche, faceva cadere nelle nostre mani 781 prigionieri, 33 cannoni semoventi, 23 cannoni e numerosi automezzi. Nella stessa azione venivano distrutti o catturati 97 carri armati nemici.
In duelli aerei cacciatori germanici abbattevano e distruggevano al suolo 24 apparecchi. Un altro velivolo, un « P. 40 » americano, era abbattuto dal tiro di nostri reparti terrestri. Il pilota, lanciatosi col paracadute, è stato catturato.
Un caccia inglese è stato fatto precipitare in mare presso le coste africane da nostri aerosiluranti.
Un nostro sommergibile non è tornato alla base. Le famiglie dell'equipaggio sono state informate.
Nel pomeriggio di ieri l'aviazione nemica ha effettuato incursioni su Napoli e Palermo. I danni sono ingenti. Le perdite accertate a Napoli sono di 7 morti, dei quali 5 a Torre del Greco, e 15 feriti tra i civili.
A Palermo le vittime sinora accertate sono 98 e i feriti 297. La caccia italiana e il fuoco dell'artiglieria contraerea distruggevano 4 degli apparecchi incursori 3 a Napoli e uno a Palermo.
Aerei nemici hanno effettuato incursioni e mitragliamenti su treni e scali ferroviari della Sicilia e della Calabria. Quattro feriti.
Presso Scicli (Siracusa) 2 « Spitfire » precipitavano in fiamme ad opera di nostre batterie. Un terzo aereo veniva distrutto dalla caccia germanica nel cielo di Trapani.
Quattro nostri velivoli non sono tornati alle loro basi.

998 17-2-XXI Nella giornata di ieri le operazioni locali in corso sul fronte tunisino hanno portato allo annientamento di gruppi nemici isolati, alla cattura di altro materiale ed alla distruzione di carri armati pesanti.

PRIGIONIERI INGLESI CATTURATI IN TUNISIA

L'aviazione è stata attiva da ambo le parti; due velivoli britannici sono stati abbattuti dalle artiglierie contraeree.
In una tentata incursione su Castelvetrano un quadrimotore, colpito dal tiro della difesa, precipitava presso Porto Palo.

999 18-2-XXI In Tunisia le truppe dell'Asse hanno occupato altre posizioni nemiche respingendo poi un contrattacco avversario, appoggiato da mezzi corazzati.
Nel cielo tunisino quattro aerei nemici venivano abbattuti: tre dal tiro di reparti terrestri, uno dalla caccia.
A nord di Algeri velivoli germanici attaccavano un convoglio scortato, affondando un piroscafo di 8000 tonnellate e danneggiandone un altro di eguale stazza.
Bombardieri americani hanno lanciato bombe dirompenti ed incendiarie su Cagliari, Quarto S. Elena e Gonnosfanadiga, causando gravi danni ad abitazioni civili e vittime tra la popolazione: sono stati finora segnalati 100 morti e 235 feriti. Attaccati da nostri cacciatori tre dei velivoli incursori precipitavano presso Sanassi, nei dintorni di Maramines ed a ponente dell'Isola di S. Pietro; 12 aviatori lanciatisi con il paracadute, venivano catturati.
Al largo di Catania uno « Spitfire », centrato dal fuoco di un nostro bombardiere, cadeva in mare.

1000 19-2-XXI Le azioni locali in corso nel settore centrale del fronte tunisino hanno avuto ulteriori favorevoli sviluppi, portando alla occupazione di Gafsa, raggiunta fin dal giorno 15 e di Sbeitla.
L'aviazione italo-germanica ha portato il suo efficace concorso con lancio di bombe e mitragliamenti a volo radente su concentramenti di truppe e di automezzi.
Nel corso di questi combattimenti sono stati fatti complessivamente 2876 prigionieri e catturati o distrutti 169 carri armati, 95 automezzi blindati, 36 cannoni semoventi, 66 pezzi di artiglieria di vario calibro, 6 aeroplani e gran numero di autocarri.
Un attacco sferrato dal nemico nel settore settentrionale è stato respinto.
I porti di Tripoli e Bengasi sono stati bombardati.
Sul canale di Sicilia un cacciatore germanico ha abbattuto un plurimotore britannico.
Nella notte sul 18 una formazione di nostri aerosiluranti, nonostante le pessime condizioni atmosferiche, attaccava al largo delle coste algerine un convoglio nemico scortato: quattro piroscafi, di cui uno da 10.000 tonnellate, risultano colpiti, due di essi sono successivamente affondati.

1001 20-2-XXI In Tunisia attività di reparti esploranti. Le pessime condizioni atmosferiche hanno ostacolato le operazioni aeree.
Un nostro velivolo non è ritornato alla base.
Nel Mediterraneo occidentale, all'alba del 18, un nostro sommergibile ha attaccato e colpito con siluro un piroscafo navigante in convoglio.

1002 21-2-XXI Nel settore meridionale del fronte tunisino si è svolto un combattimento fra carri armati nel quale nostre unità corazzate, appoggiate dall'aviazione, con immediato contrattacco hanno frustrato l'azione nemica.
Nostri velivoli si sono portati su Tripoli di Siria e Beirut bombardando depositi e raffinerie di petrolio.
Aerei avversari hanno sganciato bombe su Napoli causando danni non gravi ad edifici civili; tra la popolazione civile sono stati finora accertati 119 morti e 332 feriti.
Altra incursione ha avuto luogo su Palermo: pochi feriti. Quattro velivoli attaccanti, colpiti dal tiro delle artiglierie contraeree italiane e germaniche, precipitavano: due in mare, uno ad undici chilometri da Palermo ed il quarto in località Brancaccio.
Inoltre sono state sganciate alcune bombe in Calabria sulle località di Amantea, Gioia Tauro e Cittanova. Alcune vittime fra la popolazione civile.
Due aerei risultano pure distrutti dalle batterie della difesa mentre sorvolavano Porto Empedocle.

1003 22-2-XXI In Tunisia le forze dell'Asse hanno conquistato nel settore centrale altre posizioni. Alcune diecine di carri armati risultano distrutte; sono stati presi numerosi prigionieri.
L'aviazione italo germanica ha intensamente agito sulle retrovie avversarie ed abbattuto in combattimento 3 aerei; un altro apparecchio è stato distrutto dalle artiglierie contraeree.

TUNISIA: ASCARI MITRAGLIERI IN POSIZIONE AVANZATA

Dalle operazioni degli ultimi due giorni 3 nostri velivoli non hanno fatto ritorno.

Su varie località della Sicilia, della Calabria e del Salernitano aerei nemici hanno ieri sganciato bombe; un treno ospedale tra Gabella e Strongoli (Catanzaro) ed altri convogli ferroviari e stazioni sono stati pure mitragliati: segnalati complessivamente un morto e undici feriti, danni non rilevanti.

Dal tiro delle batterie della difesa venivano abbattuti 4 velivoli: 3 su Trapani, caduti uno nei pressi di Villa Nasi, uno presso Levanzo ed uno a levante di Favignana; uno a Catanzaro Marina, inabissatosi in mare in vicinanza della costa.

Questa notte nostri aerosiluranti hanno attaccato un convoglio nemico, a nord della costa algerina, affondando un piroscafo e colpendo con siluro altri due mercantili.

1004 23-2-XXI **In Tunisia sono stati stroncati contrattacchi del nemico contro le posizioni raggiunte dalle truppe dell'Asse.**

Cinque velivoli risultano abbattuti in duelli aerei nel cielo tunisino e sul canale di Sicilia.

Nei combattimenti degli ultimi quattro giorni venivano presi 845 prigionieri, distrutti 66 carri armati, 74 automezzi blindati, 58 cannoni e catturati molti automezzi.

Il nemico ha perduto 2 bombardieri nell'attacco ad un nostro convoglio in Mediterraneo e due aerosiluranti sull'isola di Milo (Cicladi).

Ieri sera aeroplani nemici hanno incursionato la città ed i dintorni di Palermo causando danni limitati e 6 morti e 6 feriti nella popolazione civile, il cui contegno è stato esemplare. Due degli apparecchi incursori, colpiti dal tiro delle batterie contraeree ed un terzo, abbattuto dalla nostra caccia notturna, precipitavano rispettivamente ad est di Monte Pellegrino, ad ovest di Terrasini ed in mare presso Valdesi.

Tre altri velivoli sono stati distrutti dal tiro delle artiglierie: due su Pantelleria, caduti in mare vicino alla costa, ed uno a Catanzaro Marina precipitato a circa 15 chilometri dalla spiaggia.

1005 24-2-XXI **Sul fronte tunisino scontri locali fra reparti esploranti ed intensificata attività delle opposte aviazioni.**

Undici apparecchi nemici sono stati abbattuti: 7 in combattimenti aerei dalla caccia germanica, 4 dalla difesa contraerea.

Nostri velivoli hanno bombardato i porti di Tripoli ed Algeri suscitando in quest'ultimo un vasto incendio.

Quadrimotori americani lanciavano ieri su Messina molte bombe cagionando 8 morti e 32 feriti tra la popolazione e danni rilevanti ad edifici civili. La nostra caccia, prontamente levatasi in volo, attaccava i bombardieri facendone precipitare due in mare.

Nella provincia di Catanzaro azioni di mitragliamento compiute da aerei avversari su treni e stazioni ferroviarie e qualche bomba sganciata presso Curinga (S. Pietro a Maida) restavano senza conseguenze.

1006 25-2-XXI **In Tunisia azioni a carattere locale; la caccia germanica ha abbattuto in duelli aerei 6 apparecchi avversari.**

Nostre formazioni aeree hanno attaccato le attrezzature portuali e navi alla fonda a Philippeville.

A Kairouan e Gabes si sono avuti 12 morti ed una trentina di feriti tra la popolazione araba per attacco aereo nemico.

I depositi di petrolio in Tripoli di Siria e l'aeroporto di Laodicea (Siria) sono stati efficacemente bombardati dalla nostra aviazione.

Questa notte velivoli nemici hanno lanciato bombe su Napoli causando danni non gravi ad edifici civili; segnalati alcuni feriti nella popolazione.

Azioni isolate di mitragliamento nelle provincie di Catanzaro, Messina e Trapani: lievissimi danni, due morti e tre feriti.

Nel Canale di Sicilia un nostro idrosoccorso ha tratto in salvo sette componenti l'equipaggio di un quadrimotore americano colpito durante l'incursione del giorno 23 su Messina.

Dalle missioni belliche dei giorni scorsi tre nostri velivoli non hanno fatto ritorno.

1007 26-2-XXI **Nel settore tunisino azioni di pattuglie. Formazioni da caccia dell'Asse hanno attaccato con successo un aeroporto nemico distruggendo al suolo 5 velivoli; altri 5 apparecchi venivano abbattuti in combattimento.**

Nostri aerosiluranti, superando avverse condizioni atmosferiche e l'intensa reazione nemica, si portavano questa notte sul porto di Bona e colpivano con siluri tre piroscafi colandoli a picco.

Le raffinerie di petrolio di Haifa ed il porto di La Valletta sono stati efficacemente bombardati da nostri aerei.

In Mediterraneo una nostra torpediniera, al comando del tenente di vascello Bartoli Bruno, ha affondato un sommergibile nemico.

Su alcune località tra Capo Passero e Pozzallo (Ragusa) e su Trabia (Palermo) aeroplani avversari hanno sganciato bombe e sparato raffiche di mitragliatrici: vengono segnalati 12 morti e 24 feriti tra la popolazione, sensibili danni a caseggiati.

Un apparecchio nemico è precipitato in mare presso Pozzallo, colpito dal tiro della difesa contraerea.

1008 27-2-XXI **L'aviazione italo-germanica è stata molto attiva nello scacchiere tunisino appoggiando efficacemente azioni locali nel settore settentrionale; in combattimenti aerei 22 apparecchi avversari sono stati abbattuti.**

Velivoli nemici hanno lanciato bombe su Gabes e Biserta danneggiando molte abitazioni civili e causando alcuni morti e feriti.

In Mediterraneo venivano raccolti sette naufraghi di una motosilurante inglese affondata.

Nel pomeriggio di ieri aeroplani avversari bombardavano Cagliari provocando notevoli danni; 73 morti e 286 feriti tra la popolazione.

1009 28-2-XXI **Sul fronte tunisino forze di fanteria e motocorazzate dell'Asse hanno effettuato riuscite puntate offensive. Colonne nemiche in movimento e concentramenti di automezzi sono stati bombardati dall'aviazione; 6 apparecchi venivano abbattuti dai cacciatori germanici in duelli aerei e 10 dalle artiglierie della difesa.**

Due nostri caccia, colpiti dalla reazione contraerea, sono andati perduti.

Velivoli avversari hanno lanciato bombe su Siracusa. Segnalati 30 morti e 71 feriti fra la popolazione. Danni gravi a fabbricati civili.

Due bombardieri ed uno «Spitfire» risultano distrutti dalla caccia italo-tedesca rispettivamente nei pressi di Cagliari, Trapani e Siracusa. L'equipaggio di un bombardiere americano, composto di 9 persone, è stato salvato e catturato in alto mare, al largo della Sardegna.

NOTE

del generale di C. d'A. ILIO JORI

1° gennaio - 28 febbraio 1943

Lo sgombero di Tripoli, volontariamente deciso ed attuato dalle truppe dell'Asse nella notte del 2 gennaio (bollettino 973), costituisce l'epilogo degli avvenimenti compresi nel ciclo operativo iniziatosi con l'offensiva sferrata dagli inglesi il 24 ottobre contro il nostro schieramento nel settore di El Alamein da noi raggiunto il 2 luglio 1942.

Con la occupazione di Tripoli il nemico esaltò il conseguimento di una parte del primo obiettivo del poderoso programma che, come è noto, comprendeva l'annientamento delle forze dell'Asse dell'Africa settentrionale con l'avanzata contemporanea dell'8ª Armata dall'Egitto e della 1ª anglo-americana da Tunisi destinate a congiungersi a Tripoli e la costituzione di tale territorio quale base di attacco aeronavale per dominare il Mediterraneo e per muovere poi all'attacco a fondo contro l'Italia e più oltre.

Alcuni critici militari inglesi, che talvolta, frenando la fantasia esaminano con sufficiente realismo la situazione, pur non nascondendo la soddisfazione per avere raggiunta la occupazione della Libia, avvertono che è però totalmente mancato l'annientamento delle forze armate terrestri dell'Asse le quali rimangono ancora in efficienza pronte ad affrontare nuovi compiti nel settore tunisino.

Infatti dall'epoca in cui il poderoso attacco inglese contro il nostro schieramento ad El Alamein fece comprendere al Comando dell'Asse che una prolungata resistenza su quelle posizioni sarebbe stata sopraffatta dalla notevole superiorità numerica nemica di truppe e di mezzi corazzati, si è sviluppata quella manovra di arretramento che consentì alle nostre unità di sottrarsi all'agganciamento al quale tendeva il nemico e che avrebbe portato a perdite gravi creando una situazione irrimediabile.

Riuscì così al comando dell'Asse di raggiungere **nei primi giorni di gennaio** la regione orientale della Sirtica sventando ogni tentativo nemico di impegnarci in battaglia sul fronte di schieramento e di aggirarne la destra con puntate dal sud libico e dal Fezzan i cui presidi nostri più avanzati, non solo resisterono per vari giorni alla pressione nemica, ma contrattaccarono obbligando le unità avversarie a ripiegare, come ha fatto il presidio di Gatrun (1° gennaio) meritando la citazione nel bollettino e come è avvenuto il 12 e il 20 gennaio (bollettini 962 e 970) in combattimenti nel Fezzan impegnati dagli inglesi con forze numericamente prevalenti.

Dai primi di gennaio fino al 23 — sgombero nostro da Tripoli — la manovra impostata dal Comando dell'Asse per consentire, sotto la protezione di retroguardie, lo sviluppo dei movimenti del grosso previsti dal piano operativo, si è man mano spostata verso ovest accettando combattimenti sulla linea Garian–Tarhuna e litorale mentre procedevano gli spostamenti

VOLONTARI TUNISINI

verso una nuova dislocazione dei presidi nostri nel sud libico.

Nessun dettaglio hanno dato i nostri bollettini su questa manovra sino allo sgombero di Tripoli nè dopo. Ma è da ritenere come molto probabile che essa tendesse a frustrare il tentativo del nemico di collegare l'attacco allo schieramento nostro ad est di Tripoli con quello dal sud e da sud-ovest, con obiettivo l'accerchiamento e successivo addossamento nostro contro il litorale impegnandosi la battaglia che avrebbe dovuto annientarci. Questa supposizione trova conferma nel contenuto del bollettino germanico del 16 gennaio là dove si accenna ad un tentativo inglese di accerchiamento dal sud dell'armata corazzata italo-germanica la quale invece ha respinto il poderoso corpo corazzato nemico infliggendogli sensibili perdite.

Circa gli avvenimenti nel **settore tunisino** la riservatezza mantenuta nella compilazione dei bollettini da parte dell'Asse non consente alcuna precisazione nei riguardi degli opposti schieramenti. Qualche elemento chiarificatore della situazione ci è offerto da indicazioni apparse nei bollettini nostri e germanici della seconda metà di febbraio. Sappiamo cioè (bollettino n. 1000 del 19 febbraio) che da truppe dell'Asse vennero occupate il 15 Gafsa e Sbeitla, nel corso della battaglia impegnata dall'Asse sul fronte Sciott el Gerid — estrema sinistra — sino al nord di Sbeitla sulla ferrovia Susa-Tozeur; che ad oriente di Tebessa è stata annientata una Divisione corazzata britannica (21 febbraio); che tutti i contrattacchi sviluppati su tutto il fronte tunisino, talora con notevoli forze, dagli anglo-franco-americani per riprendere le posizioni perdute, sono sempre falliti.

Notizie positive possiamo però registrare nei riguardi delle perdite inflitte dall'Asse nel corso delle operazioni in Tunisia nel periodo gennaio-febbraio di quest'anno.

Esse sono notevoli come appare dalle seguenti cifre: 8200 prigionieri, compresi 338 paracadutisti con 12 ufficiali, 250 carri armati, 264 autoblinde, moltissimi automezzi vari e rilevante quantitativo di altre armi.

Nella su indicata cifra dei prigionieri è pure compreso qualche centinaio di truppe degaulliste catturate, mentre in treno arrivavano alla stazione di un villaggio già occupato di sorpresa da un reparto dell'Asse nel corso delle operazioni che condussero alla occupazione di Gafsa.

In entrambi i settori **libico e tunisino** l'aviazione ha accentuato, nel periodo preso qui in esame, la sua attività nell'appoggiare lo sviluppo delle operazioni terrestri di arretramento in Tripolitania e di attacco e difesa in Tunisia. Una particolare attività venne svolta nel Fezzan per stroncare, in aiuto ai presidi colà avanzati, gli attacchi inglesi tendenti ad attaccare sul fianco destro il nostro schieramento o ad aggirarlo.

Un notevole contributo allo sviluppo delle operazioni nei due settori venne anche dato dall'aviazione con frequenti — quasi giornalieri — attacchi nei porti di Bona, Algeri, Bougie, Philippeville, Orano e negli aeroporti algerini, o contro convogli in navigazione, talvolta in collaborazione con aerei germanici, riuscendo a distruggere, incendiare attrezzature, magazzini, ecc., e ad affondare o danneggiare navi in sosta o in arrivo.

In questo periodo è da comprendere il **forzamento del porto di Algeri** operato l'11 gennaio da unità d'assalto della nostra marina che riuscirono, dando prova della bontà del materiale adottato e, sopratutto, della straordinaria audacia dei nostri arditi del mare, ad affondare 2 mercantili ed a danneggiare altro mercantile e un incrociatore.

Particolare importanza assumono le incursioni di aerei italiani su Tripoli di Siria e Beirut il 21 febbraio, di Laodicea e Tripoli di Siria il 25 stesso mese e sulle raffinerie di Haifa il 26. Anche su Malta sono state effettuate incursioni, bombardando il 26 stesso il porto di La Valletta. Depositi di petrolio in Siria vennero danneggiati e incendiati.

La **perdite** subite dall'aviazione angloamericana nei mesi di gennaio e febbraio, sia in scontri aerei sia durante le incursioni su località italiane e tunisine, sommano a 322 nel mese di gennaio e 329 nel febbraio.

Nei riguardi delle **forze navali** i bollettini italiano e germanico pongono in evidenza la complessa, tenace e spesso audace attività di comandanti ed equipaggi tesa ad infliggere al nemico colpi durissimi specialmente ai convogli destinati a rifornire le forze terrestri nel settore algerino. La grande distanza che separa le basi atlantiche di carico da quelle di scarico nel nord-Africa ex francese e, per conseguenza, la maggiore possibilità di subire offese lungo la rotta infestata, specie in questi ultimi tempi, da sommergibili, rappresentano una molto complicata soluzione del prolema logistico dei rifornimenti che è aggravata dalle possibilità per l'aviazione e la marina da guerra dell'Asse di disporre di basi di partenza (Sardegna, Sicilia e Tunisia) molto ravvicinate alle acque algerine ed alle località di arrivo, il che consente loro di piombare fulminee sui convogli nemici in navigazione o in attesa di scarico.

Dalle indicazioni registrate nei resoconti ufficiali circa l'attività sviluppata nel periodo di tempo preso qui in esame dall'aviazione e dalla marina da guerra dell'Asse nelle varie loro specialità nel Mediterraneo orientale e centrale, appare luminosamente provata la gravità del problema dei trasporti che gli Ammiragliati nemici debbono affrontare e risolvere per alimentare lo sviluppo delle operazioni terrestri nell'Africa settentrionale; gravità che assume aspetti assai preoccupanti tenendo conto degli altri e numerosi affondamenti che aerei e sommergibili del Tripartito infliggono in tutti i mari.

Il problema dei rifornimenti in genere è preso in esame anche da agenzie nemiche alcune delle quali, trattando della guerra sottomarina, non si nascondono francamente che il pericolo rappresentato dai sommergibili rimane il «*più inquietante ed il più angoscioso*» per gli anglosassoni.

Riferendo queste considerazioni e constatazioni, limitatamente agli avvenimenti nel Mediterraneo orientale e centrale, si può rilevare che esse trovano una chiara conferma nei risultati della quasi diuturna lotta che l'Asse con i suoi mezzi aerei e navali, operanti in piena solidarietà, svolge contro i convogli nemici in navigazione o nei porti.

NEL DESERTO PRE-TUNISINO

Nei mesi di gennaio e febbraio i bollettini ufficiali dell'Asse registrano molte azioni di attacco di aerei e di unità navali a naviglio nemico con positivi risultati che si concretano nelle seguenti cifre:

Affondate: 46 mercantili; 6 cacciatorpediniere; 1 incrociatore; 1 cacciasommergibili; 1 torpediniera; 3 sommergibili; 1 spazzamine e 1 unità di tipo imprecisato.

Danneggiate: 44 mercantili; 2 incrociatori; 4 cacciatorpediniere e 3 unità di tipo imprecisato.

Se a queste perdite si aggiunge l'affondamento da parte germanica di numerose petroliere e il danneggiamento di altre comprese nei grossi convogli, come è accaduto a quello fortemente scortato proveniente da Trinidad e destinato, attraverso Gibilterra, al nord Africa ex-francese, si comprende facilmente quanto veramente grave si prospetti il problema dei rifornimenti angloamericani attraverso l'Atlantico e quale dannosa ripercussione ne risentano le operazioni terrestri nello scacchiere tunisino. Nei riguardi di quel poderoso convoglio di petroliere appare inoltre evidente che l'averne deciso e attuato l'invio con tanto ingente quantitativo e affrontando la lunga minacciosa traversata dell'Atlantico, doveva essere imposto da necessità improrogabili di rifornimento del prezioso materiale al settore algerino.

Anche in questo periodo l'arma aerea anglo-americana ha continuato con accanimento le **incursioni** sul nostro territorio concentrando però le sue offese sulla Sicilia e Calabria meridionale e sulla Sardegna, dove Palermo, Trapani, Catania, Siracusa, Augusta, l'isola di Lampedusa, Cagliari e specialmente Messina vennero gravemente danneggiate nei fabbricati e colpite duramente nelle popolazioni.

Lo spostamento delle maggiori offese aeree dall'Italia settentrionale a quella meridionale trova la sua ragione nella maggiore importanza assunta dalla Sicilia dopo che sbarcammo nella Tunisia e nella conseguente funzione strategica che il triangolo Sicilia-Sardegna-Biserta è chiamato ad esplicare nella nuova situazione creatasi nel Mediterraneo centrale.

Ma anche questi bombardamenti distruttori che i nostri avversari intensificano a scopo demoralizzatore delle popolazioni e la propaganda che Londra e Washington svolgono per denigrarci, trovano e troveranno quelle popolazioni, agguerrite nel loro spirito e nel loro caldo patriottismo al pari delle popolazioni dell'Italia settentrionale. Sicilia, Calabria e Sardegna, come qualsiasi altra regione della penisola, contribuiranno con la loro fermezza a mantenere integro il fronte interno come i compagni combattenti su tutti i fronti oppongono ai nemici la loro salda compattezza e il loro spirito aggressivo.

Come con i bombardamenti su città italiane gli anglosassoni mirano a demoralizzare le nostre popolazioni ottenendo invece lo scopo opposto ed acuendo anzi l'odio nostro e rafforzando la decisione nella lotta per abbattere i nemici, così appare evidente che la intensa propaganda avversaria, che ha per obiettivo, schernendoci nei riguardi del nostro coraggio, della forza di resistenza e della nostra compattezza nazionale, di scuotere la saldezza delle nostre alleanze, non ottiene che l'effetto contrario.

Queste considerazioni le espone un giornale di Londra — lo *Sphere* — in un articolo dal titolo: *Gli scopi della nostra guerra* destinato, a detta dell'Autore, a richiamare gli uomini di Stato ad una revisione dei sistemi adottati fino ad ora nello sviluppo della propaganda.

Non abbiamo certo bisogno dei pareri esposti dal nominato giornale concordante con quanto si pensa e si fa in Italia in questo aspetto di notevole importanza dell'attuale conflitto. Ma il constatare che qualcuno tra i nemici vede chiaro ed espone francamente il proprio punto di vista può anche essere utile, ma più per gli altri che per noi.

Con lo sgombero della zona occidentale della Libia e il trasferimento di tutte le Forze armate terrestri ed aeree dell'Asse in Tunisia si è iniziato un nuovo ciclo operativo nel quale, alle unità già sul posto dall'epoca del nostro sbarco a Tunisi e Biserta si aggiungono quelle provenienti dalla Tripolitania, le quali, a malgrado dei duri combattimenti sostenuti nel lungo periodo di ripiegamento dalle posizioni di El Alamein, hanno conservato tanta efficienza quantitativa e, sopratutto, qualitativa, da poter affrontare il nuovo periodo operativo.

Lo **scacchiere tunisino** costituisce una ampia e profonda testa di ponte che l'Asse ha lanciata oltre il Mediterraneo dalle basi della Sicilia e della Sardegna oltre il Mediterraneo.

A differenza dello scacchiere libico nel quale le operazioni si sono sviluppate esclusivamente lungo la striscia litoranea senza la possibilità, per le caratteristiche del terreno desertico a sud di tale striscia, di sviluppare manovre a largo raggio di qualche rilievo e con l'aggravante del poderoso problema logistico, in Tunisia la conformazione

della regione — dove è possibile un vantaggioso concentramento in spazio relativamente ristretto delle forze, su un terreno per natura montagnoso — con comunicazioni stradali (ordinarie e ferroviarie) in ogni direzione e notevoli risorse — consente, non solo una attiva ed efficace difesa, ma anche lo sviluppo di manovre con impiego di forze raccolte da lanciare in ogni direzione.

Inoltre è anche da tenere conto dell'ambiente favorevole all'Asse, specie quello della numerosa colonia italiana.

Anche nel quadro logistico la situazione appare migliorata nei confronti con il fronte libico giacchè il canale di Sicilia spostato nella sua direttrice longitudinale verso ovest ed avente per base di partenza la Sicilia e punti di arrivo Tunisi-Biserta, si è ristretto ed accorciato, il che rappresenta, oltre a guadagno di tempo per i convogli, anche la maggiore possibilità di sfruttamento degli aerotrasporti e una più efficace azione di sorveglianza e protettiva da parte delle forze destinate a scortare i convogli stessi.

Per quanto riguarda la situazione nel settore tunisino accennammo in queste note che la riservatezza dei bollettini dell'Asse non consente alcuna precisazione nei riguardi degli opposti schieramenti. Eppure benchè le notizie ufficiali su gli avvenimenti in quel fronte scarseggino — ed è giusto che così sia — bastano le indicazioni delle occupazioni delle due località di Sbeitla e Gafsa da parte dell'Asse per offrire un chiarimento sufficiente a delineare le situazione alla fine di febbraio.

Con l'occupazione di quelle due località è da ritenere:

1) che tutto il terreno ad oriente della loro congiungente fino alla costa è liberato dalla presenza dell'avversario che in precedenza aveva tentato ripetutamente di avanzare da Tebessa verso Sfax così come la occupazione da parte francese nella zona di Usselat, ad occidente di Kairouan, ha dovuto ripiegare verso ovest;

2) che tutta la rete ferroviaria e stradale che da Sfax si dirama verso sud e sud ovest è in potere dell'Asse;

3) che il fronte Sbeitla-Gafsa appoggia a sinistra alla regione di Sciott el Gerid, vasta depressione sabbiosa e rocciosa a 20-30 metri sotto il livello del mare e favorevole ad una solida difesa ed alla destra alla zona montagnosa della Tunisia settentrionale sino al litorale;

4) che come risultato complessivo si ha che gli anglo-franco-americani hanno dovuto abbandonare la zona montagnosa della Tunisia centrale e ripiegare press'a poco a ridosso della linea di confine tra Tunisia e Algeria. E pertanto tutta la Tunisia centrale e meridionale è in possesso dell'Asse.

AUTOBLINDE TEDESCHE IN RICOGNIZIONE

Circa l'avanzata dell'8ª Armata inglese dal territorio libico verso la Tunisia nulla è dato sapere. È da ritenere però per certo che tale spostamento deve svolgersi attraverso non poche e gravi difficoltà di carattere logistico aggravate dall'avvenuto schieramento delle forze dell'Asse sulla linea Gafsa-Gabes che costringe tale armata a marciare attraverso la vasta e desertica regione al sud della zona degli Sciott el Gerid con un percorso dal confine libico-tunisino di qualche migliaio di chilometri in linea d'aria per sbucare nel territorio algerino.

Chiudiamo queste note col rilevare che la situazione creatasi in Tunisia a fine febbraio rappresenta un reale rovesciamento di quella che gli anglo-americani avevano raggiunta in un primo tempo e che progettavano di sviluppare ulteriormente ai danni nostri. Molte sono le proteste che da Londra e da Washington sono dirette ai comandi anglo-americani e, in particolare al comandante supremo Eisenhower, per non avere nulla concluso di positivo dopo quasi 4 mesi dallo sbarco e per avere anzi creata una situazione che nel quadro strategico, ritardando ancor più lo sviluppo della grande offensiva avversaria che le propagande inglese ed americana precisavano e divulgavano con grande clamore all'epoca dello sbarco delle loro truppe in Algeria, assume aspetti assai favorevoli per l'Asse i cui comandanti sul posto non mancheranno certo di sfruttare.

AVVERTENZA. — *Siccome i nostri bollettini annunciano gli avvenimenti del giorno precedente, così nelle cifre delle perdite di aerei nemici e di navi nemiche registrate in queste «Note» sono anche comprese quelle denunciate col bollettino 1010 che diramato il 1º marzo si riferisce agli avvenimenti del 28 febbraio data di chiusura di queste «Note».*

È uscito il volume:

"DELLA GUERRA"

DI CARLO VON CLAUSEWITZ

TRADUZIONE DAL TEDESCO DEL GENERALE DI CORPO D'ARMATA AMBROGIO BOLLATI, SENATORE DEL REGNO, E DEL COLONNELLO EMILIO CANEVARI

PAGINE XLIV-786

Prezzo di copertina L. 25

PRIMA TRADUZIONE INTEGRALE DEL CLASSICO TESTO IN CUI IL FENOMENO BELLICO È STUDIATO DALL'AUTORE NELL'INSIEME E IN OGNI SUA FASE

Rivolgere le richieste al Ministero della Guerra - Ufficio Pubblicazioni militari - Roma 13, previo versamento sul conto corrente postale n. 1/12780 intestato a detto Ufficio, del relativo importo maggiorato dalle spese postali, da valutarsi in circa il 20 % dell'importo stesso. Possono fruire dello sconto del 35 % gli ufficiali ed i sottufficiali delle Forze Armate, in servizio ed in congedo, che facciano regolare richiesta tramite il comando a cui appartengono e sono in forza.

LA CAMPAGNA INVERNALE DI RUSSIA 1942-43

di * *

LE OPERAZIONI DAL 5 GENNAIO AL 28 FEBBRAIO

La grandiosa battaglia che dal 20 novembre ha infuriato sul fronte orientale anzichè rallentare il suo ritmo, è andata sempre più accrescendo la sua violenza alimentata dai rossi con sempre nuove masse di uomini e di mezzi.

Anche quest'anno, come durante lo scorso inverno, il Comando sovietico accentuando la sua pressione iniziale sul fronte meridionale è andato poi estendendo il fronte d'attacco a nord ed all'estremo sud. Infatti l'attuale offensiva, si iniziava il 20 novembre 1942 nel settore costituito dall'ansa del Don e nel corridoio Don-Volga, appoggiato da una azione secondaria nel settore centrale dove, dopo una serie di violenti tentativi di sfondamento, si concentrava intorno al caposaldo di Velikie Luki. Nel frattempo, come abbiamo visto nel precedente articolo, le colonne bolsceviche che erano riuscite ad incunearsi tra i capisaldi avanzati tedeschi del fronte meridionale, erano state impegnate in una serie di violentissimi scontri, nella zona compresa tra la prima linea e la «linea di sbarramento arretrata». In complesso l'attacco sovietico fino a tutta la prima decade di dicembre, pur raggiungendo indubbi successi tattici, era stato di massima contenuto dalla efficace difesa delle truppe antibolsceviche, che avevano fino allora impedito ai rossi una rapida avanzata sugli obiettivi strategici fissati dal loro Comando: Stalingrad e Rostov col conseguente isolamento dello scacchiere caucasico. Fu in questo momento che l'avversario decise di allargare verso occidente il suo attacco, investendo il giorno 11 novembre, dalla regione di Bogutchar, il fianco sinistro dello schieramento germanico nell'ansa del Don, dove erano schierate in prima linea truppe tedesche, italiane ed ungheresi, con una avanzata lungo la direttrice costituita dalla ferrovia Voronez–Millerovo–Kamen–Rostov. Contemporaneamente veniva accentuata la pressione nel corridoio tra Don e Volga e, più a sud, nella steppa dei Calmucchi tra il Manic e il corso inferiore del Don. In questa nuova fase, caratterizzata dall'impiego di imponenti riserve lanciate nella lotta senza riguardo alle gravissime perdite, i sovietici riuscivano a cogliere un importante successo: l'isolamento e l'investimento di Stalingrad. Sul resto del fronte i combattimenti si prolungavano violentissimi e con alterna vicenda per più giorni, ma in complesso la situazione fino ai primi di gennaio non subiva ulteriori modifiche. A questa data il Comando sovietico gettava nella battaglia altre forze fresche; voleva evidentemente accelerare i tempi, approfittando del fatto che la stagione invernale toglieva all'avversario due dei suoi fattori di successo: la superiorità manovriera e la superiorità aerea, per cogliere, prima che sopraggiungesse la buona stagione un successo decisivo o,

IL FELD MARESCIALLO PAULUS L'EROE DI STALINGRAD

UN OSPEDALETTO DA CAMPO A VELIKIE LUKI

quanto meno, per infliggere ai germanici perdite così gravi, da impedir loro una possibile ripresa a breve scadenza. Giudicava perciò necessario insistere nella attuazione della vasta manovra concentrica su Rostov. Questa città, sebbene quasi completamente distrutta, costituiva sempre una grande base logistica ed un centro strategico di primo ordine in quanto comanda l'accesso alle ferrovie e alle strade del Caucaso. La sua riconquista avrebbe inoltre determinata la caduta della linea del Donez ed aperto ai rossi la strada verso occidente, cioè verso importanti regioni industriali e verso le pingui pianure ucraine. Il Comando sovietico basava le sue speranze di un rapido successo dei suoi piani non solo sulla grande superiorità numerica delle riserve che era riuscito ad organizzare, ma anche sul fatto che le sue truppe erano costituite nella grande maggioranza da elementi originari di regioni sottoposte alle più rigide temperature e che a suo avviso, avrebbero dovuto aver facilmente ragione di un avversario che meno abituato alla crudezza del clima ed esaurito dalle operazioni dei mesi estivi, non avrebbe potuto resistere a lungo ad una formidabile e prolungata pressione.

È giusto riconoscere che la grande offensiva sferrata dai sovietici, era stata una vera sorpresa per tutti, tanto più se si tengono presenti le gravissime perdite da essi subite dall'inizio della guerra. Questa sorpresa aveva determinata una situazione grave che doveva essere presa nella dovuta considerazione non solo dalle potenze dell'Asse, ma da tutte le nazioni di Europa. Allo sforzo massimo delle truppe che sul fronte orientale assolvevano il grande compito di sbarrare la strada alle masse sovietiche lanciate contro l'Europa e la sua millenaria civiltà, doveva corrispondere la compatta decisione delle popolazioni che tutto dovevano dare per la comune salvezza e la futura vittoria. E le popolazioni dell'Asse rispondevano a questo appello accogliendo con consapevole disciplina le decisioni prese dai governi italiano e germanico per una più integrale mobilitazione di tutte le energie. I popoli dell'Asse avevano ben compreso che i successi iniziali conseguiti dai sovietici, sebbene dolorosi dopo tante vittorie, non dovevano essere sopravalutati. La guerra che da tre anni insanguina il mondo è combattuta da due grandiose coalizioni di popoli e quindi soggetta ad alterne vicende; non si poteva da parte nostra nutrir la certezza di passare da una vittoria all'altra, nè si poteva sperare che i nostri avversari non potessero aver dei periodi di ripresa, tanto meno i sovietici. Se questi ultimi combattendo con indiscusso valore fino alla fine del 1942 erano riusciti soltanto a ritardare l'avanzata delle forze antibolsceviche verso oriente con la perdita di vaste regioni importantissime per il potenziale bellico russo, non avevano ancora esercitato il loro massimo sforzo, proporzionato cioè al ventennale periodo di preparazione, durante il quale tutte le energie e tutte le immense risorse della Russia erano state inesorabilmente impiegate e sfruttate ad un solo scopo: la preparazione integrale di tutta la nazione alla guerra che si prevedeva inevitabile e che avrebbe dovuto consentire al bolscevismo di iniziare l'avanzata verso occidente alla conquista dell'Europa prima e del mondo dopo.

Complessivamente ai primi di gennaio 1943 la situazione si poteva a grandi linee così riassumere:

nel settore settentrionale proseguivano i consueti attacchi locali dei sovietici a sud dei laghi Ladoga e Ilmen;

nel settore centrale continuavano i violenti combattimenti a nord-ovest di Mosca e particolarmente intorno al caposaldo germanico di Velikie Luki che i rossi erano riusciti ad isolare;

nel settore meridionale, che costituiva l'epicentro della grandiosa battaglia, infuriava violenta la lotta nell'ansa del Don e nel corridoio tra Don e Volga;

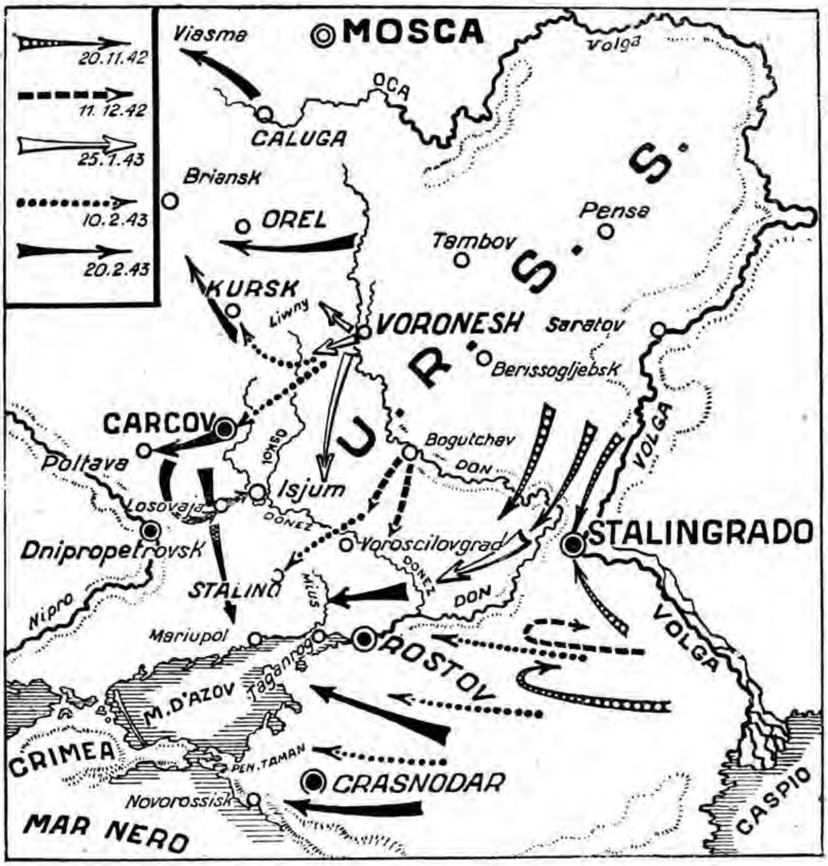
nel settore caucasico le avverse condizioni atmosferiche avevano fatto rallentare il ritmo delle operazioni e non si avevano che attacchi di carattere locale, particolarmente nella steppa dei Calmucchi e nel Caucaso orientale e centrale.

L'unico settore perciò nel quale la grande offensiva sovietica continuava con non diminuita violenza era quello meridionale, dove il Comando avversario, con l'impiego di sempre nuove riserve, cercava di accelerare gli sviluppi della manovra concentrica su Rostov, iniziata alla fine di novembre.

Nella regione settentrionale dell'ansa del Don la violenza degli attacchi dei rossi e le reazioni delle forze antibosceviche creavano, nella prima decade di gennaio, una situazione estremamente fluida e apparentemente confusa, dovuta all'intrecciarsi delle masse corazzate germaniche e russe riuscite a penetrare più o meno profondamente nel dispositivo avversario; in sostanza però fino alla metà del mese la situazione in questo settore rimaneva quasi invariata. A sud del Don invece, i sovietici riuscivano a progredire verso ovest, creando così una minaccia per le truppe germaniche che nel Caucaso orientale si spingevano fino alla regione montuosa dell'alto Terek.

Nella regione di Stalingrad, frattanto, l'aumentata pressione nemica costringeva

LA MOTO A CINGOLI HA RESO OTTIMI SERVIGI ANCHE NELLA STAGIONE INVERNALE



le forze tedesche dapprima a ripiegare sulla città, poi ad abbandonare le posizioni esterne di questa per concentrarsi, il 12 gennaio, tra i ruderi dell'abitato. Durante tale ripiegamento si erano dovute abbandonare tutte le artiglierie pesanti, cosicchè i difensori da qu l momento si trovavano esposti, senza possibilità di reagire, alla massacrante azione delle artiglierie e dell'aviazione nemiche. Cominciava così la leggendaria epopea dei difensori di Stalingrad: circondati da ogni parte, senza più nessuna speranza di soccorso, aggrappati ad una posizion: ormai considerata perduta, con viveri e munizioni sempre più scarsi, poichè le condizioni climatiche ed il crescendo della pressione avversaria rendevano sempre più aleatori i rifornimenti a mezzo di aerei, essi volevano restar fedeli alla consegna. L'alto senso del dovere, la disperata volontà di vender cara la vita, inducevano gli eroici combattenti dell'Asse a respingere ogni intimazione di resa e a rispondere ad ogni attacco nemico con furibondi contrattacchi.

Questa tenace difesa costringeva il Comando sovietico ad impegnare nella lotta in questo settore, sempre maggiori forze; di fronte alla VI Armata tedesca, comandata dal Feld Maresciallo Paulus, rinforzata dalla 20ª divisione e 1ª divisione di cavalleria romena, e da un reggimento croato, si trovavano schierate alla fine, ben sei Armate sovietiche.

Il 12 gennaio intanto la battaglia si era estesa anche al settore settentrionale dove i sovietici avevano iniziato una serie di violenti offensive a sud del lago Ladoga con l'impiego di forti masse di fanteria appoggiate da numerose unità corazzate. Gli attacchi venivano sferrati contro i due fianchi del saliente di Schlusselburg e cioè dall'interno della zona di Pietroburgo con direzione ovest-est e dall'esterno con direzione est-ovest. Il Comando rosso si prefiggeva non soltanto di sbloccare la città e la ferrovia di Mosca, ma di richiamare verso nord riserve tedesche per impedire il loro eventuale impiego nello scacchiere meridionale ove si svolgeva l'attacco principale. I tentativi sovietici proseguivano con la massima decisione fino alla fine di gennaio senza conseguire nessun risultato, se si eccettua la conquista di una stretta fascia paludosa lungo la riva meridionale del lago, conquista che dal lato operativo nessun vantaggio dava all'attaccante.

Contemporaneamente erano continuati a sud del lago Ilmen, gli assalti dei rossi contro il caposaldo di Velikie Luki il cui presidio, dopo avere respinti tutti i tentativi avversari, veniva il 16 gennaio sbloccato da una colonna germanica riuscita ad aprirsi il passo da occidente attraverso le folte masse degli attaccanti.

Il prolungarsi della controffensiva e soprattutto il fatto che il Comando sovietico dimostrava di poter disporre ancora di larghe riserve, creava una situazione che doveva essere attentamente valutata dal Comando germanico. Quest'ultimo fin da quando Stalingrad era stata isolata e la linea del Don varcata in più punti, aveva progettato di contrapporre alla manovra avversaria un largo movimento aggirante dalla steppa dei Calmucchi verso nord-est, che avrebbe dovuto mirare, tra l'altro, allo sbloccamento di Stalingrad; ma poi di fronte alla superiorità numerica dimostrata dall'avversario abbandonava questo disegno e decideva di attuare invece una difesa elastica che lo mettesse in grado di contrastare il piano avversario con le sole forze disponibili sul fronte, senza dover impiegare le riserve che nelle lontane retrovie si stavano organizzando per le operazioni della prossima estate. Decideva anche di procedere ad opportune rettifiche del fronte per ottenere un maggiore concentramento di forze e per poter costituire una massa di manovra. Ordinava perciò lo sgombro della testa di ponte di Voronez, di tutto il territorio compreso nell'ansa del Don e del grande saliente che il fronte formava nel Caucaso orientale in direzione dell'alto Terek. Durante l'avanzata estiva in quest'ultimo scacchiere, le truppe tedesche si erano spinte verso sud-est per oltre 600 chilometri in linea d'aria da Rostov. Era evidente che queste truppe avrebbero potuto trovarsi in una situazione molto critica se i sovietici fossero riusciti a progredire verso la confluenza Manic-Don. La testa di ponte di Voronez, il cui possesso era stato di grande importanza strategica fino a quando le truppe dell'Asse erano schierate lungo la destra del Don, perdeva ogni valore militare col ripiegamento del fronte verso occidente.

I movimenti di ripiegamento potevano effettuarsi ordinatamente fuori di ogni pressione avversaria e ciò in gran parte per merito della prolungata difesa di Stalingrad che continuava ad impegnare sempre nuove forze avversarie; una prematura caduta della città avrebbe disimpegnato queste forze che sarebbero state utilissime al Comando sovietico per tentare di impedire o, quanto meno, ostacolare la difficile manovra di ripiegamento.

Gli effetti della saggia decisione germanica non tardarono a farsi sentire. Infatti, vittoriosi contrattacchi tedeschi riuscivano il 24 e il 25 gennaio tra il Manic e il basso Don, a respingere verso oriente le truppe sovietiche.

Nessuna precisazione dava il Comando germanico sulla nuova linea prescelta in quel momento, nè è possibile ricostruirla con una certa approssimazione dato che il rapido susseguirsi di attacchi e contrattacchi manteneva alla lotta un carattere di estrema fluidità; il bollettino del 5 febbraio, per quanto riguardava l'estremo settentrionale dell'ansa del Don, faceva solo cenno alla linea dell'Oskol affluente del Donez che corre parallelamente alla ferrovia che scende da Mosca. Evidentemente la nuova linea tendeva ad avvicinarsi, in quel tratto, alle vecchie posizioni che i tedeschi occupavano nell'inverno scorso e che essendo state organizzate da tempo offrivano garanzie di resistenza. Nel Caucaso, invece, la nuova linea costituiva due grandi teste di ponte difensive: l'una settentrionale a diretta copertura di Rostov, la seconda meridionale organizzata ad est della penisola di Taman ed appoggiata alle forti posizioni di Krasnodar e di Novorossisk a protezione dello stretto di Kerc.

Il 26 gennaio, subito dopo lo sgombro della testa di ponte di Voronez i sovietici passato il Don ad ovest di questa città, iniziavano un poderoso attacco mirante ad appoggiare con un aggiramento a più vasto raggio, la manovra contro il fianco sinistro dello schieramento dell'Asse tra Don e Donez, manovra che fino a quel momento non si era svolta con quella rapidità e quel successo che erano stati previsti dai piani del Comando. L'attacco veniva effettuato da due colonne: la prima avanzante a nord-ovest di Voronez, tra le ferrovie Voronez-Kursk e Voronez-Rostov, e l'altra verso sud in direzione del medio corso del Donez. I combattimenti proseguivano asprissimi nei giorni successivi, efficacemente contenuti dalle truppe dell'Asse; ai primi di febbraio i rossi attaccavano anche in direzione di nord-ovest, puntando su Liwny, piccolo centro ad 80 chilometri a nord-ovest di Voronez, sul fiume Sosna, affluente di destra del Don; ma anche questa puntata si infrangeva contro il sistema di capisaldi organizzati dai tedeschi fin dall'inverno scorso.

Contemporaneamente a queste ultime operazioni i sovietici avevano ripresi gli attacchi a sud del Ladoga, senza però raggiungere alcun risultato positivo.

Nel settore caucasico fino ai primi di febbraio si erano verificate azioni locali particolarmente nel Kuban e contro Krasnodar e Novorossisk.

Alla fine di gennaio si era nel frattempo concluso il ciclo eroico dei difensori di Stalingrad. Premuti dalla enorme massa sovietica in uno spazio sempre più ristretto, martellati dagli incessanti bombardamenti dell'artiglieria e dell'aviazione, privi ormai di viveri e di munizioni, i superstiti si trovavano verso la fine di gennaio, suddivisi in due gruppi: il primo, al comando del Feld Maresciallo Paulus, asserragliato tra le rovine del palazzo della Ghepeù, il secondo costituito dai resti dell'XI corpo d'armata, trincerati, al comando del generale Strecker, tra le rovine della «fabbrica di trattori». Il 31 gennaio, respinti all'arma bianca gli ultimi assalti, il primo gruppo veniva travolto dalla marea degli attaccanti; il 1° febbraio anche il secondo gruppo, dopo aver una volta ancora in un supremo eroico sforzo contrattaccato l'imbaldanzito avversario, veniva annientato.

Ormai i difensori di Stalingrad avevano assolto in pieno la loro missione ed il loro sacrificio non era stato vano. Quando le armi dell'Asse potranno riprendere l'avanzata verso oriente, questi prodi saranno vendicati e degnamente onorati. Se dolorosa è stata per l'Asse la perdita di gran parte di un'armata, ben più gravi sono quelle subite dai sovietici: secondo informazioni di fonte democratica, oltre 300.000 uomini furonomessi fuori combattimento a Stalingrad in cinque settimane.

Ai primi di febbraio la battaglia non accennava a diminuire di intensità e si era anzi estesa a tutto il fronte del Ladoga al Mar Nero avendo i suoi epicentri di maggiore asprezza nei settori ad occidente di Voronez, tra Don e Volga e più a sud nel Kuban e tra Krasnodar e Novorossisk.

Eliminati con i ripiegamenti decisi dal Comando germanico i due grandi salienti che la linea del fronte formava protendendosi verso est in direzione dell'ansa del Volga e del Caucaso orientale, il nuovo fronte nel settore meridionale non aveva però assunto un andamento rettilineo, ma formava ancora un saliente proteso sempre verso est nel tratto che si sviluppava da Rostov lungo il basso Don per poi risalire, tagliando il territorio compreso nell'ansa del Donez, fino a Voroscilovgrad. Comunque il nuovo fronte meridionale risultava molto più breve del precedente, raggiungendo 800-1000 chilometri.

Riusciti dopo circa due mesi di ininterrotti combattimenti ad ottenere il possesso della grande ansa del Don, riconquistata Stalingrad, il Comando sovietico ben sapendo che l'inoltrata stagione invernale lasciava soltanto poco più di un mese di margine utile per un'efficace attività operativa, prima che il disgelo potesse intralciare operazioni in grande stile, decideva di procedere all'attacco delle posizioni tedesche sull'alto e medio

COSACCHI VOLONTARI NELLE FILE GERMANICHE

Donez per tentare di raggiungere al più presto un successo decisivo. Anche questa volta invece di un massiccio attacco frontale il piano sovietico prevedeva una duplice manovra contro i fianchi esterni del fronte avversario. Con l'impiego di forti riserve fresche, appoggiate da numerose unità corazzate, il 10 febbraio, infatti, i rossi riprendevano l'offensiva a fondo con l'intento di travolgere la sinistra germanica tra Voroscilovgrad e Carcov; contemporaneamente altri attacchi venivano sferrati contro l'ansa del Donez e contro l'ala meridionale nella regione della foce del Don, nel Kuban e contro la testa di ponte della penisola di Taman.

Triplice era l'obiettivo a cui tendeva il Comando rosso con l'attacco contro l'ala settentrionale:

risalire da Kursk verso Orel;

spingersi da Carcov verso sud-ovest puntando su Poltava;

scendere da Voroscilovgrad su Stalino.

Orel, Poltava e Stalino avevano infatti grande importanza strategica e logistica essendo nodi stradali e ferroviari di notevole valore, la cui conquista poteva offrire grandi possibilità per l'ulteriore sviluppo delle operazioni. La riuscita della manovra ideata dal Comando sovietico avrebbe evidentemente messo in serio pericolo tutto lo schieramento germanico protendentesi nell'ansa del Donez.

Gli attacchi dei rossi proseguivano violentissimi per tutta la seconda decade di febbraio; attacchi e contrattacchi si succedevano senza interruzione. Nella parte più settentrionale e cioè verso Orel, la spinta sovietica poteva esser contenuta; più a sud, invece gli attaccanti riuscivano e progredire occupando Carcov che era stata il 17 sgombrata dalle truppe germaniche dopo che forti retroguardie ne avevano protetto il completo sgombro e la distruzione di tutti gli obiettivi militari. Più a sud ancora una colonna celere costituita dal VII Corpo cavalleggeri della Guardia, al comando del generale Borrisov, riusciva il 12 febbraio, a passare il Donez e incunearsi profondamente in direzione della ferrovia Stalino–Mariupol per tentare di tagliare la strada alle truppe germaniche ripieganti da Rostov, ma veniva poi circondata e impegnata in duri combattimenti durati più giorni; i superstiti col comandante venivano catturati. Di fronte alla grave minaccia che si era andata profilando contro il suo fianco sinistro, verso la metà del mese, il Comando tedesco aveva deciso di procedere ad un ulteriore accorciamento del fronte con lo sgombro di Rostov, di Voroscilovgrad e di tutta la regione circoscritta dall'ansa del Donez, per occupare una nuova linea più ad ovest, avente il fianco destro appoggiato alle forti posizioni di Taganrog.

L'abbandono di Rostov era certamente penoso, ma dal lato militare la città aveva ormai perduto per i tedeschi ogni importanza strategica dopo il ripiegamento delle truppe dal Caucaso orientale e centrale; il suo sgombro consentiva invece un ulteriore accorciamento del fronte e realizzava un'ulteriore economia di forze e di mezzi.

MORTAIO IN POSIZIONE SUL FRONTE SETTENTRIONALE

Nella seconda decade di febbraio i sovietici avevano contemporaneamente sferrato forti offensive anche più a sud nella regione della foce del Don, nel Kuban e contro la testa di ponte della penisola di Taman; quest'ultima era stata il 12 ulteriormente ridotta con lo sgombro di Krasnodar. Tutte queste azioni venivano però contenute dalla tenace difesa dei tedesco-romeni. Gli attacchi contro la testa di ponte di Taman erano stati appoggiati da sbarchi effettuati dai sovietici a nord di Novorossisk; le forze sbarcate erano state però circondate e premute in uno spazio sempre più ristretto, mentre si riusciva ad impedire che con nuovi sbarchi i rossi riuscissero a rinforzarle.

Dopo qualche giorno di sensibile rallentamento della loro pressione, dovuto in parte all'incipiente disgelo che in qualche settore già intralciava i movimenti, il 20 febbraio i sovietici riprendevano con rinnovato vigore l'offensiva contro il fianco sinistro germanico, iniziando una vasta manovra aggirante dalla regione a sud di Carcov; mentre a nord forti attacchi impegnavano le forze germaniche nel tratto da Carcov ad Orel, due colonne dovevano puntare rispettivamente su Dniepropetrowsk, nel gomito dell'ansa del Nipro e su Mariupol. Questa seconda colonna, che avrebbe dovuto piombare alle spalle della destra tedesca schierata lungo il Mius, veniva però circondata e completamente distrutta. L'altra colonna era stata nel frattempo attaccata sul fianco destro e frontalmente ed aveva dovuto ripiegare verso la regione di Isjum dove veniva contrattaccata da altre forze germaniche provenienti dal bacino del Donez e subiva gravissime perdite; intere unità completamente circondate venivano annientate. I combattimenti in questo settore continuavano ancora alla fine del mese ed il successo della controffensiva tedesca si andava sempre più affermando con la conquista delle città di Krasmatoskaja e Losovaja, mentre forze sovietiche erano costrette a ripassare in disordine il Donez nei pressi di Isjum. Contemporaneamente altri forti attacchi dei rossi, sferrati gli ultimi giorni di febbraio più a sud contro le linee tedesche, correnti lungo il Mjus e contro la testa di ponte del Kuban, venivano sanguinosamente respinti.

Al fallimento delle operazioni a sud di Carcov faceva riscontro l'aumentata violenza della lotta nei settori tra Kursk e Orel e a sud-ovest di Mosca tra Bryansk e Viasma, verso i quali il Comando sovietico faceva affluire numerose forze

RICOVERI NEL SETTORE DI CARCOV

dell'*Armir*, insieme ad altre unità tedesche, assolvevano una funzione analoga sopportando l'impeto delle masse bolsceviche e consentendo così al grosso delle forze germaniche, di compiere i necessari spostamenti verso posizioni più arretrate per raccogliersi su linee accorciate e più economiche in attesa che dalle lontane retrovie cominciassero ad affluire le unità di riserva. Successivamente l'*Armir*, ferma sui nuovi capisaldi assegnatigli nel territorio fra Don e Donez, faceva guadagnare altro tempo prezioso disgregando la violenza della avanzata bolscevica e impedendo al nemico di dilagare dalle brecce per trarre dai primi successi, vantaggi immediati e decisivi.

«Tenere duro ad ogni costo» è stata la consegna data alle Divisioni italiane. E queste hanno obbedito con una tenacia, con una abnegazione che ha superato spesso i limiti di ogni possibilità umana.

Nella prima fase della battaglia d'arresto ogni nostra Divisione aveva dovuto garantire da sola alcune decine di chilometri di fronte lungo il Don ghiacciato e quindi transitabile, premuta da tre, fin da quattro Divisioni nemiche, battuta da un fuoco infernale, e taluna aveva subìto l'assalto di centinaia e centinaia di mezzi corazzati fatti irrompere improvvisamente dopo vari

fresche provenienti — sembra — dalla regione di Stalingrad. Alla fine di febbraio le regioni di Kursk, Orel, Bryansk e Viasma costituivano i nuovi epicentri della complessa e prolungata battaglia.

Per tutto il periodo dal 5 al 28 febbraio erano continuate sporadiche azioni offensive sovietiche nelle regioni a sud dei laghi Ladoga e Ilmen e lungo il Volcov, ma malgrado l'impiego di notevoli forze di fanteria e corazzate appoggiate da forti aliquote di aviazione da combattimento, gli attaccanti non riuscivano a conseguire successi.

In complesso alla fine di febbraio la nuova linea del fronte orientale poteva, grosso modo, esser così ricostruita: appoggiata nel suo estremo settentrionale alla regione a sud del Ladoga, seguendo la linea del Volcov, raggiungeva la regione del lago Ilmen, per piegare ad occidente di Velikie Luki, da dove si dirigeva verso est fino a Rscew; da Rscew si prolungava poi verso sud fino ad occidente di Orel e di Kursk, sgombrata quest'ultima dai tedeschi qualche giorno prima; da Kursk raggiungeva la regione ad ovest di Carcov per piegare poi verso sud-est e, traversata la regione del Donez, raggiungeva la costa del Mar d'Azof seguendo il corso del Mjus.

Il pilastro meridionale di questo fronte era costituito dalla testa di ponte del Kuban e della penisola di Taman, appoggiata con la destra alle posizioni di Novorossisk. La testa di ponte del Kuban comprendeva anche la importante regione precaucasica, e costituiva così non soltanto un baluardo difensivo per lo stretto di Kerc, ma anche una base di partenza per un'eventuale futura ripresa offensiva tedesca nella regione del Caucaso.

Nel quadro della immane battaglia, le unità italiane hanno svolto un compito di primissima importanza, facendo nuovamente rifulgere in circostanze ben più gravi e difficili il valore già dimostrato nel precedente ciclo invernale e dando la piena misura della loro eccezionale capacità di resistenza e di reazione. A temperature di 30-40 gradi sotto lo zero, fra tremendi disagi, di fronte a forze nemiche assuefatte a quei climi e a quei terreni, addestrate ed armate per la guerra invernale, lanciate in masse enormi contro di loro, le unità italiane hanno saputo meravigliosamente «tenere» e rispondere sempre aggressivamente, imponendosi all'avversario superiore di numero e di mezzi e suggellando in una gara di ardimenti la fraternità d'armi con gli altri camerati dell'Asse.

All'inizio dell'offensiva sovietica le nostre Divisioni si trovavano schierate ai margini settentrionali dell'ansa del Don, cioè in uno dei settori destinati a richiamare il più intenso sforzo nemico.

Mentre le magnifiche Divisioni agli ordini di von Paulus facevano di Stalingrad un'immensa fortezza che impegnava e dissanguava intere armate rosse, le truppe

EQUIPAGGIAMENTO INVERNALE DELLE TRUPPE GERMANICHE

giorni di lotta, quando il Comando rosso aveva creduto di ravvisare nello schieramento italiano così duramente provato un principio di crisi. Ma così imponente era stata la strage operata dalle nostre artiglierie fra quelle masse di acciaio che piloti germanici, alzatisi sulle nostre linee, dichiararono di non avere mai veduto neppure dinanzi a Stalingrad, tante carcasse di carri. Avvenute le prime infiltrazioni nel centro nel nostro schieramento fu il Corpo d'armata alpino, fino ad allora non direttamente impegnato, a muovere contro un nemico dieci volte superiore per affrontarlo e trattenerlo.

Dopo giornate di resistenza epica, leggendaria, le nostre unità alpine che avevano inflitto ai rossi perdite sanguinosissime, si trovarono circondate, isolate, ma continuarono a battersi impavidamente.

Poi giunse il momento di tentare un'impresa pressochè disperata e cioè di sfondare il cerchio di ferro e procedere combattendo nel territorio già occupato dal nemico per raggiungere il nuovo schieramento.

Una tra le nostre unità che poterono aprirsi il passo di viva forza, talvolta con furiosi assalti all'arma bianca, riuscì a sbaragliare una divisione nemica fresca, lanciata al suo inseguimento, a catturarne e distruggerne gran parte delle artiglierie. Un'altra marciò 14 giorni nella steppa ghiacciata e deserta, continuamente attaccata, cambiando infinite volte direzione, abbandonando tutto tranne le armi automatiche e individuali, le artiglierie, le munizioni.

« Morire, ma salvare i pezzi », era la parola d'ordine. E la quasi totalità delle armi fu portata intatta entro le linee tedesche.

Nella terza decade di febbraio numerose forze italiane partecipavano alla controffensiva germanica fra Donez e Nipro. Queste nostre truppe che, pur dopo tre mesi di duri combattimenti nulla avevano perduto del loro slancio offensivo, si inserivano profondamente nelle masse avversarie disorganizzandole e travolgendole.

Le ripetute citazioni sui bollettini germanici, sugli ordini del giorno, le unanimi esaltazioni fatte dalla stampa tedesca, consacrano queste ed altre innumerevoli prove di sublime eroismo.

Ed ora non sarà inutile cercare di riassumere in un quadro ampiamente panoramico la linea strategica di tutta la complessa manovra che il Comando sovietico ha svolto dalla fine di novembre 1942 a tutto febbraio 1943. Caratteristica fondamentale di questa manovra è stata il suo graduale ampliamento verso nord, man mano che il fronte di battaglia si andava spostando verso occidente.

Iniziata a fine novembre contro la sola ansa del Don e nel corridoio Don-Volga, subiva già l'11 dicembre un primo allargamento verso nord-ovest con la manovra che dalla regione di Bogutchar tendeva ad aggirare la sinistra tedesca. Mentre era ancora in corso il ripiegamento dalla linea del Don, un più largo tentativo di aggiramento veniva iniziato dalla regione di Voronez. In queste prime fasi, obiettivo finale dell'ala marciante sovietica era stata la città di Rostov. Spostatasi poi la lotta verso ovest, sulla linea del Donez, la base di partenza della branca settentrionale si allargava, il 10 febbraio, ancora più a nord: dalla regione ad oriente di Carcov essa puntava a destra su Kursk, al centro lungo la linea Carcov-Poltava, a sinistra verso Voroscilovgrad. Sventata dal Comando germanico la manovra sovietica con un secondo arretramento, il tentativo di aggiramento veniva ripreso il 20 febbraio con le due puntate in direzione di Dnepropetrowsk e di Mariupol.

Riassunto così a larghissimi tratti lo sviluppo della battaglia, si può subito rilevare che il Comando sovietico è riuscito a realizzare una vera sorpresa strategica con l'impiego di una insospettata, formidabile massa di manovra; tale sorpresa è stata potenziata dall'abilità con cui il Comando sovietico ha guidato le operazioni, dimostrando di aver tratto buon frutto dall'esperienza di due anni di guerra. Esso ha infatti applicata la stessa condotta strategica che aveva improntato le offensive germaniche del 1941 e del 1942 e cioè impiego di poderose colonne corazzate spinte profondamente nel dispositivo avversario per tentare larghe azioni di aggiramento e insaccamento.

Completamente adeguata alla situazione è stata la reazione del Comando germanico: di fronte alla superiorità numerica dimostrata dall'avversario, mirare soprattutto a fiaccare il nerbo delle forze rosse, mettendo in seconda linea il fattore spazio che nel particolare teatro di operazione orientale ha valore relativo. Questo concetto operativo gli ha consentito di eludere tempestivamente i tentativi avversari di giganteschi insaccamenti, riducendo le perdite che sono state relativamente scarse se messe in relazione con la vastità e l'asprezza della lotta, eccezion fatta per la VI Armata che per lo speciale cômpito affidatole ha dovuto sacrificarsi tra le rovine di Stalingrado.

In sostanza la situazione sviluppatasi in questi ultimi tre mesi è identica a quella che si era verificata nell'estate 1942, ma

Il DUCE alle nostre Grandi Unità che rimpatriano dal fronte russo

Ufficiali, sottufficiali, graduati e soldati dell'8ª Armata!

Nella dura lotta sostenuta a fianco delle Armate germaniche e alleate sul fronte russo, voi avete dato innumeri decisive prove della vostra tenacia e del vostro valore.

Contro le forze preponderanti del nemico vi siete battuti sino al limite del possibile e avete consacrato col sangue le bandiere delle vostre Divisioni.

Dalla « Julia » che ha infranto per molti giorni le prime ondate dell'attacco bolscevico, alla « Tridentina » che — accerchiata — si è aperta un varco attraverso undici successivi combattimenti, alla « Cuneense » che ha tenuto duro sino all'ultimo, secondo la tradizione degli alpini d'Italia, tutte le Divisioni meritano di essere poste all'ordine del giorno della Nazione.

Così sino al sacrificio vi siete prodigati voi, combattenti della « Ravenna », della « Cosseria », della « Pasubio », della « Vicenza », della « Sforzesca », della « Celere », della « Torino », la cui resistenza a Cerkovo è una pagina di gloria, e voi, Camicie Nere dei Raggruppamenti « 23 Marzo » e « 3 Gennaio », che avete emulato i vostri camerati delle altre Unità.

Privazioni, sofferenze, interminabili marce, hanno sottoposto a prova eccezionale la vostra resistenza fisica e morale. Solo con un alto senso del dovere e con l'immagine onnipresente della Patria potevano essere superate.

Non meno gravi sono state le perdite che la battaglia contro il bolscevismo vi ha imposto, ma si trattava e si tratta di difendere contro la barbarie moscovita, la millenaria civiltà europea.

Ufficiali, sottufficiali, graduati e soldati!

Voi avete indubbiamente sentito con quanta emozione e con quanta incrollabile fede nella vittoria finale, il popolo italiano ha seguito le fasi della gigantesca battaglia e come esso sia fiero di voi.

Saluto al Re!

MUSSOLINI

Dal Quartier Generale delle Forze Armate
il 1° marzo 1943-XXI.

Invertita. Allora era stato il Comando sovietico che, non in grado ancora di fronteggiare efficacemente la superiorità dei germanici, aveva deciso di attuare una difesa elastica per evitare le gravi perdite che l'anno precedente avevano così profondamente inciso tra le fila dei suoi combattenti: unica eccezione la prolungata tenace resistenza di Stalingrado. Ma questa difesa non era stata vana in quanto aveva impegnato per lungo tempo forti masse germaniche distogliendole da altri scacchieri, impedendo così il completo sviluppo dell'offensiva avversaria.

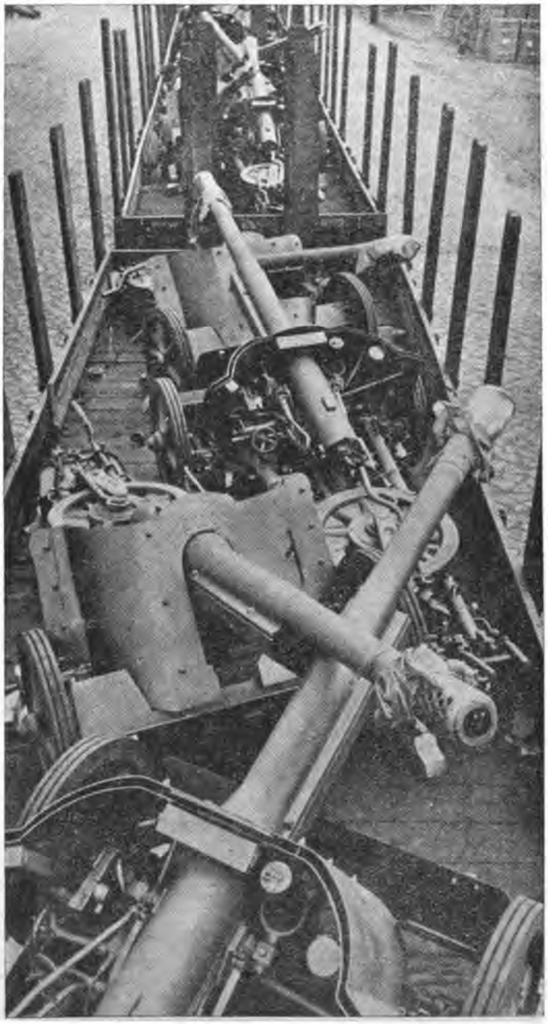
Questa economica condotta della guerra aveva facilitato al Comando sovietico la organizzazione della massa di manovra impiegata poi nella controffensiva invernale. Durante quest'ultima è stato il Comando germanico a far ricorso ad una difesa elastica, che evitando gravi perdite gli ha consentito di opporre costantemente all'attaccante una solida muraglia che pur retrocedendo lentamente verso ovest, dovrà alla fine esaurire le possibilità offensive dei sovietici. I vittoriosi contrattacchi germanici della fine di febbraio possono esserne considerati già come primi sintomi precursori.

Non è possibile fare previsioni **sull'ulteriore svolgimento delle operazioni. Due elementi però debbono esser tenuti presenti:**

il prossimo generale disgelo che dovrà certamente influire negativamente sulle possibilità operative dei sovietici;

la gravità delle perdite subite dall'avversario dall'inizio della guerra: 18.000.000 di uomini messi fuori combattimento (5.400.000 prigionieri, 12.800.000 tra morti e feriti), 48.000 pezzi di artiglieria, 48.000 carri armati, 36.000 aerei.

Nel frattempo l'Asse **organizza forze e mezzi per l'immancabile ripresa.**



TRENO CARICO DI ARMI, IN PARTENZA PER IL FRONTE ORIENTALE

IL SALTO DELL'OSTACOLO

del col. BRUNO BELLACHIOMA

La stampa d'oltre Manica, partecipando attivamente alle discussioni che da tempo e senza alcuna utilità si trascinano nei riguardi della costituzione del secondo fronte, addita alle nazioni unite due compiti principali:

cacciare i tedeschi dai paesi e dalle regioni conquistate sul continente europeo;

porre nuovamente piede in quelle parti dell'Impero (scacchiere Indiano-Pacifico) attualmente occupate dal Giappone.

Il secondo — scrivono i critici militari britannici — costituisce un problema la cui soluzione non è urgente. Sarà affrontato a suo tempo. Il primo, invece, è di preminente importanza, anche e soprattutto in rapporto agli eventi che si svolgono sul fronte russo.

Si dovrebbe incominciare con un sanguinosissimo sbarco. Il suo destino sarebbe quello di trasformarsi subito in una guerra di posizione. Le truppe d'assalto guadagnerebbero terreno pollice per pollice, anche perchè le difese in posto sono troppo forti per poterle travolgere con un attacco frontale di carri armati. Nei confronti di tali difese l'arma aerea potrebbe fare due cose:

polverizzarle, per cooperare con le divisioni di prima schiera e rendere possibile l'espugnazione di posizioni che altrimenti sarebbero imprendibili; oppure:

saltarle, ignorandole, cioè volando al di sopra e oltre per devastare il ridotto centro-europeo che quelle stesse difese vorrebbero rendere inviolabile.

A conti fatti questa seconda forma di attività bellica sembra più redditizia. Perciò è da preferire alla prima, rimandando lo sbarco ad epoca migliore.

L'offensiva aerea

Gli anglo-sassoni preferiscono dunque *saltare l'ostacolo* e seminare ovunque rovine. Se il signor Churchill e lo Stato Maggiore Imperiale dovessero entrare in tale ordine di idee, ci troveremmo dinanzi ad un programma di attività bellica invero «rispettabile» come ampiezza e come scopo (1). Se non avesse difetti di concezione potremmo sentirci costretti a riflettere seriamente ai casi nostri. Tali difetti — veri e propri errori di impostazione del programma — non mancheranno di determinare conseguenze diverse da quelle desiderate. Per questo... viviamo tranquilli in attesa degli eventi.

Un primo errore è rintracciabile nella presunzione di annientare il potenziale bellico dell'Asse con la distruzione dei centri industriali comunque interessati alle produzioni di guerra.

L'obiettivo, territorialmente vastissimo, è costituito da un insieme di obiettivi di diversa specie e grandezza, tanti quanti sono i centri da colpire (migliaia e migliaia), diversamente raggruppati e distanziati tra loro, differentemente esposti all'offesa aerea per ubicazione geografica e per circostanze ambientali. Ciascuno di essi, o ciascun gruppo, richiede una forza aerea attaccante di determinata consistenza qualitativa e quantitativa ed una attività più o meno diluita nel tempo, in funzione degli effetti conseguibili dalla prima ondata di attacco e dalle successive da valutare al termine di ogni azione compiuta, nello istante in cui si esaurisce o dopo. Per la bisogna occorrono, complessivamente, forze aeree ingentissime, tali da conferire alla «linea» efficiente e quotidianamente impiegabile un iperbolico livello di potenza, ed alla «riserva» una capacità di reintegro proporzionale alle perdite enormi cui fatalmente i reparti andranno incontro. Necessita altresì un *esercito* di piloti e di specialisti servito, insieme con gli apparecchi, da una organizzazione logistica posta al limite di ogni ragionevole immaginazione.

Sarà possibile tutto questo? Per quanto grandi possano essere le altrui risorse, noi non lo crediamo.

Attivo e passivo

Abbiamo parlato di perdite enormi. Difatti gli anglo-sassoni non sono affatto autorizzati a supporre — come sembra, e in ciò sta il secondo errore — che la entità qualitativa e quantitativa dei velivoli impiegati in ogni missione riescirà a prevalere su ciascuna difesa locale quanto basta per assolvere senza soverchio proprio danno il mandato ricevuto. Non è ammesso concepire insufficienza di mezzi difensivi in un ambiente che, per molti segni, dimostra di esserne abbondantemente provvisto, come pure non è lecito credere in una loro scarsa capacità di reazione. L'esperienza di questi ultimi mesi, senza risalire più indietro nel tempo, fornisce al riguardo ampia materia di riflessione. Troppe volte sul totale degli aerei impiegati in azioni distruttive una forte percentuale di essi non ha fatto ritorno alle basi.

Appunto perchè la difesa è ovunque adeguata al bisogno ed è attiva ed efficace, l'offensiva aerea in atto sfrutta l'oscurità. I velivoli, per effetto della presenza operante di quei mezzi, sono da tempo costretti a mantenersi a quota elevata, dalla quale i bombardieri più non riescono a colpire soltanto ed esclusivamente bersagli di interesse bellico, talchè sono i quartieri di abitazione civile a risentire prevalentemente gli effetti delle bombe che scoppiano. Gran parte del potenziale bellico è perciò destinato a sfuggire alla distruzione sistematica, donde la dimostrazione palmare — per altra via — che le previsioni anglo-sassoni non avranno modo di realizzarsi in pieno.

D'altra parte giova osservare che certe possibilità di lavoro e di produzione non si sopprimono nella stessa misura e con la stessa facilità con la quale si cancellano le tracce che il gesso lascia su di una lavagna.

Si può obiettare che i risultati appariranno comunque notevoli. Consideriamoli pure tali, sebbene in senso relativo piuttosto che assoluto. Ma, in ogni caso, riu-

(1) Scrive al riguardo il generale Eisenhower comandante delle forze statunitensi sbarcate nel Nord Africa «L'annientamento del nemico è possibile mediante un'azione aerea. Distruggendo le sue fabbriche di aeroplani va distrutta pure la sua arma aerea. Distruggendo le sue fabbriche di munizioni ed i suoi centri di comunicazione viene paralizzata la sua armata. Distruggendo i suoi cantieri navali si impedisce la costruzione dei sommergibili. Gli unici obiettivi che non siamo in grado di attaccare sono le fabbriche sotterranee ed i fortini sotterranei per sommergibili. È quindi possibile regolare questo problema in modo diverso.

Tutto ciò che viene prodotto sotto il suolo deve finire per venire alla superficie per essere distribuito. Gli operai germanici hanno bisogno di case per poter abitare e hanno bisogno di istituzioni statali e pubbliche per poter vivere. Queste ultime sono vulnerabili in modo particolare dai forti attacchi aerei. Nessuno può lavorare sotto terra con calma e con fiducia sapendo che la sua casa può essere distrutta e la sua famiglia può essere sterminata durante la sua assenza».

sciranno essi proporzionati ai sacrifici compiuti? Qui sta il nocciolo della questione. Tale proporzione non sussisterà, ne siamo sicuri. Gli anglo-sassoni, accorgendosi di condurre in modo antieconomico la guerra, finiranno per essere costretti a rivedere i propri piani. I materiali, quello umano specialmente, non sono inesauribili. Occorre parsimonia nello spenderli, anche se disponibili in larga quantità, per averli pronti al momento opportuno, quando cioè i tempi stringeranno e il pericolo sovrasterà. Questo momento verrà.

Un indirizzo teorico

Il terzo errore è quello di sostenere che l'avversario (Asse), costretto a subire la iniziativa delle nazioni unite, non sarà in grado di ritorcere l'offesa.

Scrive un giornale londinese: «C'è chi critica questo sistema (attacco al potenziale bellico) perchè ha paura delle rappresaglie tedesche. Il miglior modo per non soccombere è di lanciare i nostri colpi per primi. Più faremo così e più faciliteremo lo sforzo della Russia».

Questo è un modo di vedere le cose come un altro. Ma apprezzamenti del genere denotano superficialità di pensiero. Colpire per primi è buona regola di guerra, purchè l'azione sbocchi in conseguenze tangibili ed immediate. Se il pugno vibrato dal pugilatore getta l'avversario sul tappeto e lo priva dell'energia occorrente per rialzarsi e continuare a combattere, il colpo è buono e la vittoria è assicurata. Se ciò non accade... il combattimento prosegue. Il più forte avrà indubbiamente la prevalenza e vincerà ai punti, cioè di stretta misura. Ma la guerra, questa guerra che interessa più continenti e che coinvolge razze, popoli e nazioni, è un problema che ammette una ben diversa soluzione. Esige, cioè, l'annientamento del nemico.

Gli anglo-sassoni non debbono cullarsi nella illusione di imprimere agli eventi bellici l'indirizzo che più conviene alle loro intenzioni. È un indirizzo puramente teorico, la cui non consistenza verrà luminosamente dimostrata dai fatti. Hitler li ha preannunciati nel discorso tenuto il 30 settembre dello scorso anno allo Sportpalast.

Il quarto errore risiede nella certezza di di poter conferire alla R.A.F. una indipendenza di attività che, accettabile — sotto determinate condizioni — nel campo strategico, lo è molto meno in quello più propriamente logistico. Non si concilia affatto con la «dipendenza» vera, reale, assoluta che le forze aeree anglo-sassoni dislocate in Gran Bretagna hanno dai rifornimenti provenienti da terre situate oltremare.

Per l'attuazione di un programma distruttivo in grande stile, quale è quello auspicato dalla stampa britannica, occorre provvedere alla organizzazione di cui abbiamo già fatto cenno. Il consumo di carburante, le perdite di velivoli, la menomata efficienza di quelli colpiti che pur riusciranno a tornare alle basi, l'usura dei motori, l'incalcolabile numero delle riparazioni da compiere, le sostituzioni da effettuare, ecc. quotidianamente ed in larga misura incideranno sulle predisposte disponibilità. Queste andranno tenute sempre ad un determinato livello. La loro consistenza potrà subire oscillazioni, ma esisterà un limite più basso che non converrà mai superare. Una volta assunto l'impegno, appunto per le sue caratteristiche di intensità e di continuità nel tempo e nello spazio, la R.A.F. esigerà tutto l'alimento occorrente.

Ma la battaglia degli oceani e dei mari è o non è in atto? Centinaia di migliaia di tonnellate di navi da carico, con tutto il ben di Dio contenuto nelle loro capaci stive e talvolta anche in coperta, sono o non sono mensilmente affondate? E i crescenti bisogni russi e quelli extra continentali (Africa-Medio Oriente-India-Australia) debbono o non debbono essere soddisfatti? Se tutto ciò non è un'opinione, non vediamo come l'anzidetta «indipendenza» possa essere garantita.

L'organizzazione dello spazio europeo

Il quinto errore è individuabile nel presupposto che l'azione aerea, continuando inesorabilmente nel tempo e con qualunque tempo, riesca a sommare gli effetti del logoramento «materiale» da essa raggiunti a quelli del blocco marittimo, determinando insieme il crollo del fronte interno e — di conseguenza — il collasso degli eserciti.

Non è necessario spendere molte parole per confutare tale presupposto. Ai danni del blocco marittimo l'Asse ha già posto rimedio. Lo spazio europeo attualmente in suo possesso è più che sufficiente per far fronte a tutti i bisogni (tutti, cioè di qualunque specie). Il fronte interno non si incrina, non si spezza. Il morale permarrà altissimo; la capacità di resistenza è ben lontana, ancora, dal raggiungere la sua massima espressione. Troppa acqua dovrà passare sotto i ponti del Tamigi prima che questa capacità possa dar segno di affievolimento. I popoli dell'Asse e i loro alleati costituiscono un blocco granitico di energia e di volontà.

È un pezzo che cerchiamo di far capire questo ai nostri nemici. Ma essi continuano ad illudersi. Peggio per loro.

Altri appassionati di questioni militari (ma dove finisce la «passione» e comincia la «competenza»?) affacciano, sugli stessi giornali, la possibilità di rendere un segnalato servigio alle forze aeree, offrendo loro basi avanzate sul continente europeo. Mentre la R.A.F., insieme con il rinforzo americano, inonda di esplosivi e di fuoco — fin dove può giungere — i centri dai quali l'Asse trae le proprie risorse belliche, Grandi Unità dislocate in Gran Bretagna (nel numero giudicato indispensabile) sbarcano sulle coste dell'occidente europeo (non importa sapere dove) per strappare al nemico un territorio profondo quanto basta per permettere alla R.A.F. di utilizzare un certo numero delle suddette basi; successivi sbalzi consentiranno di guadagnare nuovo spazio e di conquistare così altri punti di appoggio. I velivoli distruttori potranno in tal modo agire compiutamente ovunque, mentre le forze terrestri, aumentate con successivi arrivi, si avvieranno verso il cuore del ridotto europeo.

Non "saltare" ma affrontare l'ostacolo

Sulle difficoltà da superare gli stessi appassionati non si soffermano. Si limitano a far sapere che non meno di 30 divisioni germaniche presidiano il *Westwall Atlantico* e altre ancora — massa di manovra opportunamente dislocata — sono pronte a far sentire, laddove necessario, il peso del proprio intervento (non sappiamo se il conteggio è giusto — consideriamolo pure tale — se mai è fatto più in «difetto» che in «eccesso»).

Per conto nostro osserviamo che l'azione delle Grandi Unità provenienti dal mare, per avere un minimo di probabilità di riuscita, dovrà rinunciare ad ogni forma appariscente di preparazione e che il corpo di sbarco, per poter esercitare il voluto contrasto in rapporto alla supposta entità delle forze germaniche in sito, dovrà risultare costituito da numerose divisioni che dalle artiglierie navali riceveranno un appoggio molto relativo, mentre il famoso «ombrello aereo» non mancherà di attirare su di sè la reazione che a Dieppe — appena dato l'allarme — ha fatto ottima prova.

In siffatta circostanza non si tratterà di *saltare l'ostacolo*, ma di affrontarlo in pieno (ecco che gli «appassionati» non vanno d'accordo con i «critici»!). Con quali speranze di riuscita? Siamo molto scettici al riguardo. Temiamo proprio che il concorso terrestre alla offensiva aerea della quale abbiamo discorso non avrà modo di estrinsecarsi conformemente ai desideri e che l'operazione, se tentata, si tradurrà in altro e più clamoroso insuccesso

L'auspicata distruzione del potenziale bellico dell'Asse vorrebbe essere una «indiretta» cooperazione nei confronti dell'attività più tardi riservata alle forze terrestri anglo-americane. Questa forma di cooperazione, se attuata, potrà essere operante, potrà cioè inserirsi in via risolutiva nella economia generale della guerra fino a deciderne l'esito? Noi lo escludiamo e siamo sicuri che i fatti ci daranno ragione. L'Asse risponderà improvvisamente e nella direzione più appropriata. Il colpo sarà mortale per i nostri avversari.

La preparazione: fatti e insegnamenti

Tecnica e ardimento

Note sull'impiego tattico dei GUASTATORI

del gen. di brigata
DOMENICO BARBATO

La guerra attuale, nella sua quotidiana realtà di lotta, importa un continuo dispiegamento di energie materiali, spirituali e tecniche.

L'impiego di mezzi nuovi; il perfezionamento delle armi; la evoluzione, la rapidità e l'estensione della lotta; l'attuazione di nuove forme di combattimento, nuovi procedimenti offensivi e difensivi, sono tutti elementi che, accanto allo slancio, al valore, alla tenacia del fante, pongono su un piano di non minore importanza problemi di specializzazione tecnica, di perfezionamento tecnico, di applicazioni tecniche, che si dimostrano fattori decisivi per la condotta bellica. È questa una caratteristica della guerra attuale: guerra giustamente definita «qualitativa e integrale», che potenzia con ansia drammatica ogni mezzo di lotta che chiama sul campo di battaglia non solo lo spirito eroico di un popolo, ma soprattutto il suo genio scientifico e le sue possibilità tecniche ed organizzative.

Fin da lontano tempo il Duce, allora combattente e giornalista di guerra, aveva tracciato con plastica evidenza questo aspetto saliente «della guerra che cerca ed attua con esasperazione ostinata, tutte le novità, grandi e piccole, che possono avvicinare il giorno della vittoria».

È questo un monito ed un comandamento che dimostra la assillante necessità di aderire con visione realistica e con dinamica duttilità alle evenienze contingenti, di adeguarsi costantemente alle particolari condizioni, in cui si svolge la lotta, con mezzi idonei.

La specialità guastatori, novità di questa guerra, nei suoi due anni di vita, è in continua evoluzione, frutto di un sempre maggiore perfezionamento, nei metodi di impiego, nei mezzi, nelle azioni di accompagnamento e di sostegno, nell'addestramento al combattimento.

Nel mio precedente articolo — apparso in questa Rivista nell'ottobre dello scorso anno — ho messo in luce — tenendo presente le necessità della guerra in corso — che i guastatori, nel duello contro l'organizzazione difensiva, di cui sono i protagonisti, debbono gelosamente conservare una supremazia tecnica, che può unicamente derivare da uno studio e da una quotidiana esperienza, da una preparazione sempre più completa, accurata ed analitica. Ho messo inoltre in evidenza che l'azione dei guastatori non si esaurisce o si limita all'attacco contro le opere fortificate permanenti, ma si sviluppa in ulteriori compiti di non minore importanza.

La specializzazione del guastatore non può avere quindi un aspetto unilaterale, ma si deve estendere in varie attività, ognuna delle quali ha una propria fisionomia, ha particolari caratteristiche, richiede speciali mezzi, importa una apposita preparazione ed uno specifico addestramento.

I nuovi compiti che i guastatori devono assolvere derivano in parte dalle caratteristiche stesse della loro azione, in parte dal progresso e dagli orientamenti recenti della tecnica difensiva.

I guastatori che formano le pattuglie di punta, che in un certo senso sono i battistrada delle masse di fanteria, nella loro azione direttrice debbono sviluppare l'attacco là dove il dispositivo difensivo ne-

MINA SOVIETICA INUTILIZZATA DA UN GUASTATORE TEDESCO

mico è tale che la fanteria impiegando i suoi normali mezzi non riuscirebbe a superare.

In questa ardita azione i guastatori debbono essere preparati ad affrontare non soltanto la difesa fortificata nelle sue molteplici forme, ma a superare altresì ogni insidia celata nel terreno o preparata dal nemico per arrestare temporaneamente o rallentare l'attacco.

Essi quindi debbono essere i primi ad affrontare e a vincere i nuovi mezzi, i nuovi accorgimenti, le nuove armi ed artifizi che la tecnica della organizzazione difensiva pone in atto.

Infine l'impiego sempre più accentuato e preponderante dei mezzi corazzati sul campo di battaglia, rende necessario l'addestramento per concorrere alla difesa contro i carri armati nemici.

Da queste premesse appaiono già delineati gli importanti compiti che vengono affidati ai guastatori e cioè:

a) attacco ad opere fortificate permanenti;

b) attacco ad opere fortificate campali;

c) individuazione e rimozione di campi minati;

d) apertura di corridoi nei campi minati, di varchi nei reticolati, di passaggi attraverso i fossi e le scarpate anticarro;

Eventualmente posa di campi minati, compito questo di norma assegnato agli artieri.

Mentre all'inizio della guerra si ergevano a guardia delle frontiere formidabili apprestamenti difensivi a carattere permanente, il rapido svolgersi degli avvenimenti bellici vedeva il crollo di codesti colossi sotto l'urto improvviso e travolgente di nuovi mezzi e per l'applicazione di nuovi metodi di attacco, rappresentati specialmente dall'a z i o n e dei guastatori.

Conclusosi il primo ciclo della lotta tra mezzi di offesa ed organizzazione difensiva con la rottura di linee fortificate quali la Maginot, la Stalin, la Metaxas, non solo appariva scosso il mito della onnipotenza della fortificazione permanente, ma il dilagare e lo svolgersi della lotta in impreveduti teatri di operazione rendevano talvolta superata materialmente tale fortificazione.

Infatti l'organizzazione difensiva permanente deve essere predisposta nel tempo — essa viene cioè usualmente costituita in periodo di pace — ed è suggerita dalle esigenze strategiche difensive di carattere anch'esse permanente.

La fortificazione campale invece, attuata nel fervore delle operazioni militari, risponde alle esigenze contingenti e segue gli sviluppi e l'andamento della condotta bellica, ovvero permette che le tecnica fortificatoria si adatti a particolare esigenze tattiche.

La fortificazione campale è quindi quella che — superati i formidabili sistemi di linee permanenti che costituivano gli sbarramenti difensivi all'inizio delle operazioni — ora si oppone con maggiore costanza ed ampiezza all'attacco dei guastatori.

Occorre pertanto tenere ben presente che se l'attaccò da parte del guastatore ad opere permanenti può apparire più vistoso di quelli contro opere campali, quest'ultimo non è meno importante e redditizio, cioè tale da giustificare l'impiego di truppe speciali.

Gli attuali progressi tecnici-costruttivi permettono la organizzazione celere di opere occasionali atte ad offrire valida resistenza alle offese nemiche sul campo di battaglia. Rientra infatti nell'ambito della fortificazione campale anche la costruzione di opere resistenti ai tiri di artiglieria di piccolo calibro.

Nei teatri di operazioni coloniali o su scacchieri operativi molti vasti, l'organizzazione difensiva campale ha la possibilità di esplicare un'azione di arresto amplissima e di permettere altresì quella resistenza cellulare che rende quanto mai dura ed efficace la difesa.

L'impiego del guastatore contro l'opera campale si rende necessario: dal compito stesso della specialità; dall'importanza e sviluppo di questa forma di fortificazione; da criteri di economia bellica.

Laddove infatti occorrerebbe un tiro concentrato di artiglierie per ridurre al silenzio un caposaldo o un centro di fuoco, i guastatori possono svolgere la loro azione con non minore tempestività ed efficacia.

I mezzi ordinari del guastatore: cariche esplosive, lanciafiamme, fumogeni e bombe a mano, permettono di raggiungere efficacemente lo scopo.

Il combattimento del guastatore deve pertanto svilupparsi su una gamma di azioni che vanno dall'attacco all'opera permanente irta di ostacoli, di armi e corazzata, fino all'azione ardita — quasi al colpo di mano — contro postazioni di armi automatiche, con una difesa e con protezioni occasionali.

Occorre però tener presente che l'azione del guastatore si distingue dal comune colpo di mano, per il suo carattere tecnico, per l'uso di mezzi speciali che danno una particolare fisionomia a questa forma di combattimento.

Il guastatore deve essere adusato all'attacco ad opere campali dal suo ordinario addestramento al combattimento che ha per caratteristiche: prontezza, capacità, rapidità e potenza di azione. Queste sono

NEUTRALIZZAZIONE DI MINE INGLESI SUL FRONTE AFRICANO

necessarie in quanto la sistemazione difensiva campale sfrutta condizioni favorevoli di terreno, su cui trova appiglio e che servono a porre l'attaccante nelle peggiori condizioni di avvicinamento e di attacco.

Gli ostacoli periferici — essenzialmente costituiti da campi minati, fossi anticarro e reticolati — battuti dal fuoco delle armi postate, nonchè le possibili reazioni di movimento, sono altri elementi di arresto o di ritardo dell'azione di attacco.

Occorre infine notare che attualmente la sistemazione dell'opera fortificata ed i suoi ostacoli sono diretti in particolare modo contro l'azione dei guastatori (che è quella più pericolosa) per non permettere a questi di venire a contatto con l'opera.

A sua volta l'azione dei guastatori è protetta oltre che dal fuoco d lle proprie armi di accompagnamento (mortai da 81 e cannoni da 47), dall'azione dell'artiglieria e delle armi della fanteria, sia nell'apertura dei corridoi nei campi minati, che nel superamento di fossi anticarro, che nell'apertura di varchi nei reticolati.

Fuoco ed annebbiamento sono i due fattori sui quali l'azione del guastatore si basa per facilitare l'avanzata fino all'obiettivo, contro il quale agiranno le cariche esplosive, i lanciafiamme e gli altri mezzi da guastatore.

In particolare per addestrare i guastatori occorre fare conoscere i vari tipi di fortificazione campale, la loro organizzazione, le loro caratteristiche, in maniera da individuare i procedimenti per l'impiego dei mezzi.

Altro elemento da tenere in massimo conto quale potenziatore della difesa, è il mascheramento dei reticolati e l'occultamento delle opere. Ne consegue che sovente riesce difficile l'individuazione delle postazioni e gli ostacoli appaiono all'improvviso, ritardando così il movimento e sottoponendo l'attaccante al fuoco del difensore.

Il guastatore pertanto deve avere cognizione sui procedimenti più usuali di mascheramento: studiando il terreno sul quale dovrà svolgere l'attacco, egli potrà preventivamente individuare i punti ove più facilmente e presumibilmente potrà celarsi l'insidia nemica. Dovrà conoscere quali sono le coperture che offre il terreno, quali gli elementi naturali che offrono modo di attuare mascheramenti, ecc.; in una parola in questo settore il guastatore non si dovrà far cogliere alla sprovvista, perchè elemento primo di successo nella sua azione è la rapidità di svolgimento dell'attacco.

ATTACCO DI GUASTATORI GERMANICI SUL FRONTE CARELIANO

Un mezzo potente di difesa e di offesa, il cui impiego ha segnato un progressivo intensificarsi è rappresentato dalle mine. Dalle antichissime *minae mororum* applicate dalla genialità militare dei romani contro le cinte fortificate nemiche, fino alle attuali micidialissime *torpedini terrestri*, la mina ha subito una lunga evoluzione e da ordigno insidioso che si celava profondamente nel sottosuolo attraverso perfezionamenti strutturali e funzionali, è divenuto strumento di lotta aperta, ausiliario potentissimo di offesa, ma soprattutto di difesa.

Lo svolgimento attuale bellico ha segnato nuovissime ed interessanti esperienze nel genere, portando in taluni casi — come in Russia — addirittura alla esasperazione della guerra di mina.

La organizzazione di ampie zone di distruzione attive, la posa di campi minati, lavori di mina resi più subdoli da particolari accorgimenti, dovuti ad uno studio e ad una esperienza raffinata, sono elementi che possono seriamente ostacolare lo sviluppo violento e travolgente della manovra.

Il guastatore che nella mina (la carica esplosiva non è altro che una particolare forma di mina) ha il mezzo più valido di offesa, deve essere anche il tecnico meglio addestrato nel rendere inoffensivo questo mezzo, allorchè è elemento di difesa.

NOSTRI FLAMMIERI IN AZIONE SUL FRONTE RUSSO

In questa guerra su tutti i campi di battaglia le truppe specializzate dell'Asse hanno dovuto continuamente lottare con questi ordigni.

L'addestramento del guastatore si svolge su:

la conoscenza dei principali tipi di mine (attivazione – disattivazione – recupero);

l'individuazione e rimozione di campi minati;

l'apertura dei corridoi nei campi minati;

la posa di campi minati.

Senza addentrarci, per ovvie ragioni, in particolari tecnici riguardanti tale addestramento, ci fermeremo ai criteri generali.

Accanto alla acquisizione di nozioni generali sulla struttura di codesti ordigni, è necessario avere la conoscenza dei principali tipi di mine usati dalle forze belligeranti, il che importa un costante aggiornamento ed un continuo lavoro di esperienza. È da notarsi che tale lavoro si amplia per la tendenza pratica riscontratasi di utilizzare come mine ordigni esplosivi diversi, ad es., bombe a mano adattate a mine anticarro e antiuomo.

Il guastatore deve essere adusato nell'impiego degli speciali apparati (cercamine magnetico) e conoscere gli altri metodi di ricerca (ricerca di mine amagnetiche).

ATTACCO DI GUASTATORI FLAMMIERI AD UN FORTINO

L'azione del guastatore si precisa e si specializza, con compito specifico, nella apertura dei corridoi nei campi minati, col concorso di artieri e di zappatori di fanteria.

L'opportunità dell'impiego di reparti guastatori a tale scopo è dovuta alle seguenti ragioni:

i campi minati precedono quasi sempre le opere fortificate;

l'occultamento di tali campi rende difficile la loro individuazione da parte dell'osservazione aerea o terrestre;

il brillamento di campi minati ottenuto con fuoco di artiglierie e di mortai, importa l'impiego di una grande quantità di armi e di munizioni e d'altra parte non assicura, per evidenti ragioni, la distruzione totale degli ordigni esplosivi.

L'apertura dei corridoi da parte dei guastatori — così come avviene per l'apertura dei varchi nei reticolati — deve essere preparata e protetta dal fuoco dell'artiglieria e dall'eventuale intervento dell'aviazione da bombardamento; deve essere inoltre protetta dalla creazione di zone di annebbiamento. Il tiro delle artiglierie di grosso e medio calibro, quello dei mortai da 81, nonchè l'azione dell'aviazione favoriscono la avanzata dei guastatori con la creazione di crateri di approccio e con la neutralizzazione delle reazioni di fuoco avversarie.

Dagli elementi cui abbiamo accennato appare quindi evidente che i guastatori per assolvere codesto compito non solo debbono porre in atto tutte le loro doti di tecnica e di ardimento, ma debbono raggiungere la massima rapidità di azione e la massima precisione, che può derivare solo da un addestramento accurato, metodico, tenace.

A completare infine il quadro dell'azione dei guastatori contro le difese periferiche delle opere, è da considerare l'addestramento all'impiego degli speciali mezzi in dotazione per attraversare i fossi anticarro e diamante, ostacoli questi di non trascurabile entità.

Dall'esame dei compiti specifici dei guastatori è apparsa la necessità di dotare i battaglioni guastatori di mezzi di fuoco propri.

Mortai da 81 e cannoni da 47/32 sono le armi date al battaglione guastatori, sia per permettere autonomia e maggiore efficacia di fuoco necessarie per proteggere e favorire la loro avanzata e l'attacco, sia perchè non sempre è possibile avere l'appoggio delle artiglierie alle distanze ravvicinate (ad esempio nella lotta negli abitati).

Se dopo la guerra '14-'18 vi potè essere qualche tendenza a non dare troppa importanza alla lotta negli abitati, ritenendo la fortificazione di questi, elemento non perfettamente idoneo ad una solida ed efficace sistemazione difensiva, oggi gli apprestamenti a difesa degli abitati sono apparsi tenaci appigli di resistenza.

L'azione dei guastatori si dimostra opportuna specialmente quando la lotta negli abitati si isola in quella resistenza cellulare e strenua che prende appiglio ad ogni elemento del terreno, ad ogni cumulo di macerie, ad ogni fabbricato per farne un caposaldo o un centro di fuoco.

L'esperienza recente della guerra ha insegnato che edifici saldamente sistemati a difesa hanno tutte le caratteristiche di vere e proprie opere fortificate.

L'azione dei guastatori contro le organizzazioni difensive degli abitati rientra quindi sostanzialmente nel compito più generico di attacco alle opere.

Il rastrellamento di tali resistenze isolate, lo snidare nuclei di difesa asserragliati in case o in cantine, la rimozione e l'apertura di varchi negli ostacoli (reticolati, abbattute, barricate, sbarramenti, interruzioni stradali, ecc.) sono azioni che i guastatori possono svolgere con successo per gli speciali mezzi che hanno a disposizione (lanciafiamme, esplosivi, fumogeni, bombe a mano) nonchè per la particolare loro audace forma di attacco.

Infine — sempre nell'ambito della lotta nell'abitato — la neutralizzazione di zone attive di distruzione, la rimozione e la disattivazione di mine sono ulteriori compiti cui i guastatori possono essere chiamati.

L'addestramento in questo genere di combattimento deve abituare soprattutto ad un razionale ed intuitivo sfruttamento del terreno, nonchè ad un pronto sfrutta-

mento di tutte le possibilità che l'abitato può offrire nell'attacco.

Sopratutto la lotta nell'abitato se richiede da parte del difensore una volontà di resistenza portata fino all'estremo, a maggior ragione richiede da parte dell'attaccante una irrompente volontà di conquista, una ragionata audacia, una prontezza di azione che sono elementi decisivi in questa lotta, che sovente si accende metro per metro, casa per casa, uomo contro uomo.

L'impiego di unità corazzate è uno dei fattori di maggiore importanza della guerra attuale. Il successo della offesa corazzata si fonda su due elementi: il primo è dato dalla potenza stessa del carro, mentre il secondo e dato dall'effetto morale che l'apparizione del carro esercita sull'uomo. Già scrivemmo, trattando di questo argomento (1), che gli sviluppi della guerra in corso attestano un'altra verità — che è un po' il segreto dello spirito umano —: di fronte allo svilupparsi ed al progresso dei mezzi meccanici di offesa, l'elemento uomo, il fante non si rassegna all'inanità, non è vinto dallo sgomento della divinità della macchina, ma reagisce con due armi: audacia e tecnica.

Nella lotta contro il carro armato, accanto alla difesa attiva (mezzi di fuoco e ordigni controcarro), alla difesa passiva (ostacoli naturali o artificiali), alla difesa con mezzi meccanizzati (azioni controffensive di carri o azioni offensive di aviazione), si aggiunge come sussidiaria e talvolta con carattere autonomo l'azione individuale che si determina in precise forme ed in un particolare addestramento di elementi specializzati: i cacciatori di carro.

L'importanza di tale addestramento risulta chiara qualora si tenga presente che esso permette — rispondendo alle esigenze tattiche della guerra in corso — a qualunque reparto di fanteria di potere affrontare la lotta controcarro, anche senza avere la possibilità, sia per la sorpresa sia per altre ragioni di dotazioni organiche, di disporre di mezzi di fuoco e di organizzazione di ostacoli specifici per l'arresto dei carri.

I guastatori pertanto, così come debbono esserlo tutte le armi e specialità, sono addestrati genericamente a questa forma di lotta. Tale addestramento però acquista un carattere specifico per gli elementi del gruppo sostegno, che hanno il compito di proteggere i guastatori dalle azioni di contrassalto di nuclei nemici, che facilmente possono essere appoggiati da carri.

Nell'addestramento specifico di questi guastatori, dotati di particolari mezzi idonei, si deve tendere sopratutto ad integrare lo spirito ardito ed aggressivo di questi specializzati con una conoscenza tecnica sia del carro (per colpirlo nei punti vulnerabili) sia dei mezzi a disposizione (bombe a mano controcarro, bombe adesive, bombe incendiarie, fumogeni, lanciafiamme d'assalto, mine anticarro, cariche esplosive, pali di ferro) per usarli nella maniera più adatta ed efficace, sia delle risorse occasionali (terreno, ostacoli improvvisati, mezzi occasionali di danneggiamento del carro).

L'addestramento deve tendere altresì a portare il guastatore a saper sfruttare al massimo l'elemento sorpresa e gli appigli impensati, imponderabili che può offrire la situazione creatasi improvvisa. Sono queste doti che risultano necessarie per la particolare forma di lotta cui il guastatore nella caccia al carro è chiamato e che si concreta nell'azione normale di agguato.

Da questo rapido esame analitico dei compiti cui i guastatori sono chiamati dalla costante evoluzione dei mezzi e dei metodi di lotta, sia offensivi che difensivi, appare evidente una constatazione, che è anche un punto di orientamento e di riferimento per l'addestramento di queste truppe specializzate. Che cioè non basta moltiplicare i mezzi, perfezionarli, crearne dei nuovi, se non vi sono uomini tecnicamente e spiritualmente capaci di rendere codesti mezzi strumenti validi di vittoria.

In questa guerra l'uomo è sottoposto da una dura e costante selezione qualitativa, che potenzia al massimo tutte le possibilità, capacità e risorse tecniche.

È questo il segreto della affermazione sui campi di battaglia dei guastatori.

Nella loro azione travolgente e nella loro quotidiana preparazione i guastatori traducono in atto le parole del Capo: « bisogna moltiplicare gli strumenti di lotta ed affidarli ad uomini che facciano la guerra con convinzione e con passione ». Il macigno è la massa, la mina è la volontà. La mina fa saltare il macigno... Gli ordegni di guerra moderni — per la loro potenzialità distruttiva che ha del fantastico — offrono in se stessi un premio alla audacia.

(1) *La difesa contro mezzi corazzati: i cacciatori di carro.* « Forze Armate », novembre 1942.

GUASTATORI Quadro di Carlo Turati (Prima Mostra artisti italiani in armi).

Il mascheramento nella guerra moderna

del colonnello del genio BRUNO CAPPUCCINI

I. — Le origini.

Il mascheramento può dirsi nato con l'uomo. Le deità omeriche insegnino, in quanto ha tratto alla facilità con la quale l'aèdo vide passare, senza essere scorte, dai campi d'Agamennone a quei d'Ettorre.

Su tali campi però nessuno dei nostri pochi ma cortesi lettori verrà indotto a vagare, soprattutto perchè non vogliamo far perder tempo a nessuno. C'interessa invece ricordare a chiunque abbia in animo di seguire la presente esposizione che, da quando il mondo è mondo, sia chi attacca sia chi si prefigge d'attender l'avversario a piè fermo, ha sempre cercato o di colpire inosservato o di sottrarsi alla vista dell'aggressore.

Questa alleanza della forza con l'insidia, in linguaggio forbito, vien detta «occultamento». Ma, in fondo, la parola sottintende sempre la stessa voglia di nascondersi.

Si nascosero infatti, in tal guisa ed a tal uopo, i pastori-guerrieri di Tullio Ostilio e di Servio Tullio nelle anfrattuosità capitoline, i crociati del Buglione nelle desolate regioni di Terrasanta, gli armigeri dei castelli medioevali fra i merli delle loro caditoie, i rossi cavalleggeri di Wellington (ancor oggi espertissimi nel sottrarsi alla lotta) fra i terrapieni ed i fossati dell'Haye Sainte.

Poi, per uno dei soliti giuochi dei quali l'evoluzione di tutte le cose umane è costellata, trascorse un intero secolo, durante il quale non si ebbe forse l'impressione di vivere in un'epoca di mezzo.

Cosicchè l'Ottocento non presentò — tecnicamente parlando — particolarità degne di menzione, se si eccettuano gli insegnamenti deducibili (ma, ahimè, scarsamente dedotti) dalle guerre di Danimarca, di secessione d'America e russo-turca.

Per contro, il secolo stesso brillò fra gli altri per il senso eroico e pittoresco, ma scarsamente pratico, della guerra che impose la partecipazione al combattimento con tanto di grande uniforme e di decorazioni e che indusse il buon Cerale a muovere, sulla strada di Oliosi, senza avanguardia ma col carreggio dell'artiglieria in testa e con la brigata «Forlì» per quattro. Gesta queste che mandavano in visibilio le damine in falbalà ed in crinolina tanto care al Gozzano ma che, dal punto di vista militare e dell'argomento ora in discussione, non indirizzarono certamente verso il meglio l'arte della guerra.

Così, quasi inavvertitamente, la nostra generazione attaccò il ventesimo secolo e, passando per la trafila di altri due conflitti (l'anglo-boero ed il russo-giapponese) di scarsa entità ma di notevole importanza intrinseca, sboccò

N. 1. — Osservatorio dissimulato in spuntoni di finta roccia.

N. 2. — Mascheramento di fortificazioni a Corregidor.

finalmente nel primo cataclisma mondiale, che — ad onta di ogni previsione e di qualche battuta di movimento — fu guerra di posizione e null'altro.

Questo grandioso fenomeno, riuscì da principio incomprensibile, dato che i mezzi d'offesa impiegati venticinque anni or sono non eran più quelli del '66 (mezza batteria per ognuna delle disgraziate brigate Villarey e Villahermosa).

Sta di fatto però che questi mezzi, per quanto relativamente potenti, non riuscirono quasi mai a prevalere su quelli impiegati dalla difesa.

Conseguentemente la guerra si stabilizzò, obbligando per giunta il combattente a sottrarsi anche più di prima agli effetti delle armi a tiro rapido e delle polveri senza fumo.

Da qui la corsa al superamento, in fatto di sotterfugi tendenti a nascondere all'avversario ciò che di più vulnerabile può esistere in battaglia, mediante ogni accorgimento, destinato ad assicurare una certa invisibilità. Invisibilità che assunse nomi diversi (**occultamento, mascheramento, mimetizzazione** ecc.) ed attributi il più delle volte impropri.

II. — Il mascheramento durante e dopo la prima guerra mondiale.

Abbiamo già accennato alle remote origini dei procedimenti in esame. Dobbiamo aggiungere ora che, se la voglia di sottrarsi il più possibile alla offesa è vecchia come il cucco, non altrettanto decrepite sono le modalità con le quali si cerca, ai giorni nostri, di tradurla in pratica. E ciò perchè, per lunghissimi secoli, l'economia delle forze agenti fu affidata all'istinto od all'adozione di mezzi e di strattagemmi del tutto occasionali, mentre fra il 1914 ed il 1918 il combattente evoluto, messo da parte l'empirismo, chiamò risolutamente in aiuto l'arte e la scienza. In particolare, giova ricordare che l'anno 1917 fu proprio quello in cui tale ricorso ebbe la massima applicazione. Prova ne sia che, fra le prime e più efficaci istruzioni, portano appunto tale data quelle che qui di seguito si elencano, dopo averle scelte a caso fra tante altre consimili, pubblicate in Italia e dall'estero:

Circolare 14192 R. sul «mascheramento», in data 27 marzo 1917 del Comando Supremo Italiano — Reparto operazioni.

«Études sur les moyens de dissimuler aux observateurs aériens ennemis une partie de notre organisation défensive et offensive» Paris, janvier 1917.

«Some notes of camouflage of battery positions M.G.H.G. British Force in Italy, 1917.

«Enseignements tirés de la bataille de la Somme» — Bulletindu G.Q.G. 1917.

«Notes on the use of smoke» (Issued by the General Staff, 1917).

«Conférences sur le camouflage» (Cours d'études de Vitry le François, 1917).

E via dicendo.

Nè è a dire che tanto desiderio di ricerca si arrestasse con l'armistizio od a quanto può aver riferimento con la fortificazione permanente e campale, perchè datano proprio dall'immediato dopo-guerra le disposizioni più atte ad occultare il movimento, sia mediante la ripartizione delle masse in colonne multiple, sia ricorrendo alle marcie notturne.

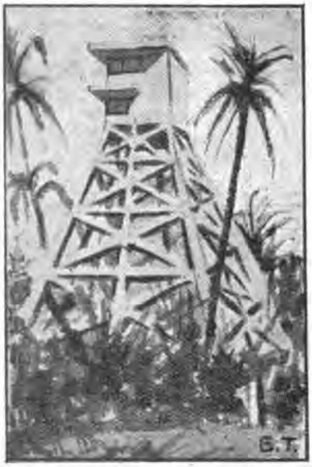
In proposito ed a parte quanto più direttamente ci riguarda, rimandiamo il lettore alla consultazione dei regolamenti sul servizio in campagna e sull'impiego delle grandi unità, già rispettivamente in uso presso gli eserciti belga, francese (artt. 4 e 95) e tedesco (artt. 216 e segg.). Soggiungiamo subito però che non tutti gli scrittori e nemmeno tutte le istruzioni si trovarono in primo tempo d'accordo nello stabilire norme, prescrizioni ed accorgimenti, perchè la stessa terminologia tardò molto a mettersi in sintonia con sè medesima.

Sembra però che la media delle opinioni si sia trovata press'a poco concorde nel definire:

a) **l'occultamento:** come la più semplice forma di mascheramento naturale, intesa a conseguire la sottrazione alla vista, mediante l'adattamento del particolare allo sfondo ambiente;

b) **il mascheramento palese:** come la somma delle provvidenze tendenti nascondere determinati oggetti nel paesaggio circostante, mercè l'imitazione di preesistenti accidentalità;

c) **il mimetismo** o mascheramento occulto: come il procedimento diretto a far coincidere gli oggetti da celare con lo sfondo naturale, ad opera di appositi schermi;



N. 3. — Osservatorio inglese nascosto fra la vegetazione a Singapore.

d) **il falso mascheramento:** come il tentativo di attrarre l'attenzione avversaria su elementi insufficientemente ed artatamente predisposti, onde sottrarre all'indagine quelli veri;

d) **il mascheramento chimico:** ottenuto mediante impiego di nebbiogeni.

N. 4. — Mimetizzazione di un pezzo di artiglieria sul fronte africano.

N. 5. — Tela mimetica sostenuta da centine.

III. — Le teorie del dopoguerra.

Quanto sopra premesso, non resta che da riassumere quel che, nell'ultimo venticinquennio, ha formato oggetto delle discussioni intorno alle quali si è andata formando una vera e propria dottrina del mascheramento.

Al riguardo, incominciamo col dire che il mascheramento stesso sta all'osservazione aerea come l'antidoto sta al veleno.

Soggiungiamo, che è ormai pacifico che esso debba risultare:

1) **preventivo**, cioè stabilito ancor prima che gli elementi da sottrarre alla vista, vengano isolati dagli altri o comunque costruiti o ricavati. Perfettamente inutile riescirebbe infatti la mimetizzazione anche perfetta di una postazione, qualora l'osservazione aerea dovesse aver modo di identificarne i lavori di scavo, in fase di esecuzione;

2) **tempestivo**, ovverosia eseguito all'atto del trasferimento in sito degli elementi mobili da occultare;

3) **razionale**, od ispirato a verosimiglianza, tenendo esatto conto delle possibilità delle opposte osservazioni terrestri ed aeree;

4) **pratico**, cioè realmente eseguibile con i mezzi dei quali è dato disporre in relazione al tempo, alla situazione ed al terreno. Tanto per portare un esempio in materia, diremo che chi scrive ebbe ordine, parecchi anni fa, di mascherare, con un centinaio di metri di tela da sacchi, uno sbancamento ricorrente su tutta la cima d'un monte.

Naturalmente l'ordine venne eseguito, ma il particolare risultò tanto annegato nello sfondo ambiente, da risultar più visibile di prima.

5) **disciplinato e controllato**, o per meglio dire costantemente tenuto sotto il controllo dell'osservazione amica;

6) **aggiornato**, specie in rapporto alle variazioni stagionali, alle quali non v'è ambiente che non sia sottoposto.

In sostanza, nel vastissimo quadro dei lavori del campo di battaglia, il mascheramento può ben dirsi un lavoro che non ha mai termine. E ciò perchè il procedimento in esame deve adeguarsi a quanto gli sorge d'attorno, sia sotto il punto di vista del colore, sia sotto quello delle forme.

N. 6 — Fronte tunisino. - Carri armati mascherati.

A quest'ultimo proposito, giova anzi osservare che il criterio della distruzione della geometria delle forme e della soppressione delle ombre proprie e portate (dannosissime specie col sole basso) merita di esser tenuto in considerazione, forse più di quant'altro ha tratto con la questione dei colori.

La presente esposizione si è, fino ad ora, tenuta sulle generali.

Dato però che il problema in esame merita di essere sviscerato nei suoi particolari, vediamo di riepilogare qui di seguito tutto quello che, argomento per argomento, venne attuato oltre che sancito durante il periodo di tempo corrente fra il primo ed il secondo conflitto mondiale.

Al riguardo, incominciamo col dire che, in tema di occultamento, le più accreditate teorie dell'epoca continuarono a suggerire la realizzazione di taluni procedimenti accessori, quali quelli relativi:

all'**annerimento** del terreno, atto ad evitar la proiezione sul terreno stesso delle ombre portate;

all'**oscuramento**, cioè al massimo sfruttamento delle ore notturne, ai fini dei movimenti di truppa e di materiale;

all' **occultamento** di uomini e cose, da praticare in corrispondenza di accidentalità topografiche di ogni tipo, nonchè sfruttando la copertura naturale offerta dalla vegetazione. In proposito, interessa segnalare le provvidenze adottate in Italia, sia per l'arricchimento del patrimonio forestale, sia per l'impianto di una adeguata alberatura stradale.

Da un punto di vista esclusivamente militare, sono altresì da ricordare le esperienze di rilevamento di truppe, di postazioni e di accampamenti, effettuate nell'ottobre del 1926, ad opera di un dirigibile P.M. sulla foresta di Vallombrosa, la quale è prevalentemente costituita da faggi e da castagni.

Dalle esperienze stesse risultò che:

— ai fini bellici, una copertura del 35 % offre già discrete condizioni di occultamento dall'alto;

— a parità di copertura percentuale e specialmente in terreno a forte pendio, le migliori possibilità di dissimulazione debbono esser ricercate nel bosco ad alto fusto, con chiome molto sviluppate e rivolte molto in alto;

N. 7 — Mascheramento di un pezzo a lunga portata sulle coste della Manica.

N. 8. — Tipo di abitazione predominante nel settore settentrionale del fronte russo.

— il bosco ceduo offre invece garanzie assai minori, sia per deficiente intensità delle ombre, sia per una maggior trasparenza delle chiome;

— la chioma delle conifere è meno opaca di quella delle latifoglie.

In materia di mascheramento palese, propriamente detto, a fantasia e la voglia di fare, degli studiosi e dei realizzatori, si sbizzarrirono infine ancora di più. A tal uopo infatti, nell'intento di annegare il particolare interessante nel circostante paesaggio, fra accidentalità naturali od artificiali ivi esistenti, vennero escogitate infinite gamme di costruzioni posticce e speditive, intese a fuorviare l'attenzione degli osservatori (opere d'arte stradali racchiudenti osservatori o postazioni; alberi finti per osservatori o tiratori; abbeveratoi o tabernacoli dissimulanti ricoveri od appostamenti per armi automatiche, ecc.).

La prima figura di questo saggio, ad esempio, mostra in qual modo sia possibile nascondere un osservatorio avanzato in alcuni spuntoni di roccia artificiali, ma del tutto simili ad altri veri esistenti nelle vicinanze.

In sostanza, ognuno dei citati sistemi di mascheramento si prefisse la dispersione su largo fronte dell'attenzione avversaria, col lasciarla perplessa circa la vera essenza dei dispositivi adottati.

Tutto ciò, naturalmente, richiese l'opera di esperti scenografi, specie quando si trattò di dar parvenza di verità a dispositivi falsi o di alterarne la forma, in modo da trasformarne l'aspetto esteriore senza porli in contrasto coi limitrofi elementi naturali.

I materiali da costruzione di previsto impiego in operazioni del genere risultarono, all'incirca, quelli normali. Non di rado però si ricorse anche all'uso di reti metalliche, destinate a costituire l'armatura di plastici in cemento, di limitato spessore, del tutto simili a quelli in cartapesta od in gesso ben noti agli attrezzisti teatrali.

(Non per nulla infatti il territorio su cui si combatte prende il nome di « teatro »!).

N. 9. — Tipo di mantello mimetico russo.

Due parole sul falso mascheramento per ricordare che, quand'esso ebbe a risultare troppo falso, perchè sommariamente eseguito (cioè facilmente avvertibile nella sua vera essenza) vi fu poco da illudersi sulla sua utilità. Per finire, accenneremo ancora a quanto, da vent'anni a questa parte, si è previsto di attuare in tema di mascheramento chimico o di sfruttamento di luci abbaglianti.

Come tutti sanno, il primo di questi sistemi di dissimulazione si basò sull'impiego di cortine nebbiogene o fumogene, emananti da apparati autocarreggiati, barellati, posti sui carri armati, ecc.

Modalità di produzione delle cortine stesse: mediante irradiamento di un pulviscolo o di una nube (più pesante dell'aria e pertanto tendente a radere il suolo) sprigionante da miscugli di cloridrina con anidride solforica (la « Nobel Stoff » dei tedeschi) o da tetracloruro di carbonio (dispositivi Berger a fumo caldo) o cloruro di titanio (dispositivi Verdier a fumo freddo). Oppure da altri reagenti consimili, come il cloruro d'antimonio, l'esacloroetano, ecc.

Sulla questione relativa all'impiego di luci abbaglianti e di superfici speculari atte a riprodurre le forme e le colorazioni dei terreni viciniori, ben poco resta da dire; si trattò sempre di artifici di scarso valore pratico, da relegare fra le curiosità.

IV. — Divisionismo, cubismo e mimetismo.

Quel che si riferisce alla colorazione sia degli sfondi, sia degli schermi, merita una trattazione separata da quanto è stato finora esposto in tema di forme.

L'argomento è abbastanza vecchio, poichè si ricollega alla questione delle divise militari, la quale venne promossa dalla necessità di conferire alle masse armate le tinte più intonate a quelle dei loro probabili campi di azione.

N. 10. — Camuffamento con canne palustri.

In quest'ordine di idee, si incominciò con l'accertare l'esistenza di alcuni colori dominanti come il verde della vegetazione, il grigio-verde ed il grigio-azzurro dei terreni aridi o montagnosi, il giallo-bruno delle regioni desertiche, ecc.

Successivamente, nell'intento di stabilire un accordo fra i colori stessi e quelli degli oggetti di vestiario, le prime esperienze del Gerard e dell'armaiuolo Devismes indicarono il grigio-topo ed il bruno fogliasecca come le tinte meno percettibili alle grandi distanze nella pluralità dei casi.

Giova ricordar per di più che, nella predetta circostanza, nonchè in altre analoghe, si ebbe occasione di notare (tenendo presente quel che la stessa natura insegna, col dotare taluni animali di mantelli i cui toni sfumano impercettibilmente, senza che esista fra le diverse loro parti una netta delimitazione) che esistono combinazioni di colori più o meno armonizzate fra di loro; cioè buone o cattive.

Fra le combinazioni cromatiche mutuamente intonate, debbono essere annoverate queste: il vermiglione col bleu; il bleu

N. 11. — Carelia: Fortino finlandese mascherato.

cianato col giallo pallido; il verde-mare col violetto; il giallo col rosso, ecc.

Stridono invece fra di loro: il verde-mare col carminio, il verde-mare col giallo e via di seguito.

E ciò non è ancor tutto, perchè altre osservazioni rivelarono l'esistenza di colori **sporgenti** (rosso, giallo e verde) e **rientranti** (nero, azzurro e violetto) così chiamati appunto perchè, isolatamente considerati, danno l'impressione del rilievo o della profondità, mentre, mischiati insieme e visti da lontano, fanno apparir discontinua la superficie che li contiene.

Sulle predette constatazioni si imperniarono pertanto i primi tentativi di **divisionismo** (chiazzamento) tendenti alla creazione di sfumature di chiaro sull'oscuro e viceversa, tali da offrire la sensazione di una scomposizione delle immagini.

Contemporaneamente, ci si orientò pure verso il **cubismo** (maquillage) col praticare sugli elementi da nascondere miscugli di colore violenti ed a contorni geometrici di tanto in tanto sporgenti o rientranti, intesi a proiettare su diversi piani una immagine lontana.

N. 12. — Villaggio fortificato nella Carelia orientale.

Con tutto questo, non si potè parlare di un **mimetismo** propriamente detto, fino a che i più accreditati tecnici non consigliarono di sovrapporre agli oggetti da sottrarre alla vista determinati schermi. Schermi mobili, variamente colorati, flessibili ed adattabili ad ogni asperità (reti, mantelli, coperture in truciolo ed in rafia, ecc.) capaci, non solamente di adeguarsi ad una colorazione ambiente, ma altresì di concorrere ad opportuni travisamenti di forma.

Intorno a questi ultimi dispositivi tecnici, non è il caso di spender molte parole, perchè non v'è trattato o rivista militare che si rispetti che non ne parli a profusione.

Giova notare però che se le colorazioni artificiali riuscirono per un certo tempo ad ingannar l'occhio dell'uomo, non altrettanto accadde per l'obiettivo fotografico, specie quando lo si munì di speciali filtri e di lenti svelacontrasti.

Accadde infatti che, con l'ausilio dello spettroscopio, due identiche tinte (di cui una naturale ed una artificiale) che ad occhio nudo potevano essere scambiate fra di loro, non apparivano più egualmente verdi come prima. E ciò perchè il semplice uso di uno schermo rosso, atto ad arrestare le radiazioni colorate medie e corte, rende la colorazione artificiale più brillante e luminosa dell'altra, mentre adottando uno schermo del colore complementare (azzurro verdastro) accade precisamente l'inverso.

A questo punto, la spinosa questione del mascheramento, nel passare da un poligono sperimentale all'altro e da un gabinetto scientifico ad un laboratorio tecnico più o meno attrezzato, rischiò di perdere la strada. Difficilmente si ricorda, infatti, che la guerra è un fenomeno molto complesso, ma non ammette astruserie nè dà corda ad elucubrazioni eccessivamente sottili.

V. — L'esperienza della seconda guerra mondiale.

Dal 1914 al 1939, l'esperienza dette ragione ai fautori del « movimento » principalmente perchè (a parte le guerricciole di Cina, del Chaco, ecc.) le due maggiori competizioni di Etiopia e di Spagna vennero combattute in condizioni del tutto particolari di situazione e di terreno.

Nè bisogna dimenticare che, se gli abissini ed i rossi erano espertissimi in azioni brigantesche, non altrettanto tagliati apparvero invece in rapporto ad una guerra di tipo continentale.

Con tutto questo, le cose non accennarono affatto a cambiare nemmen quando la Germania si gettò contro la Polonia, per eliminarla in una ventina di giorni.

N. 13. — Villaggio fortificato sul lago di Ilmen.

Poi, come tutti sanno, si ebbe l'interregno. Cioè il cosiddetto periodo della « strana guerra » durante il quale i maggiori belligeranti si addossarono a potenti linee fortificate, per raccoglervi energie, prima di spiccare il salto verso l'ignoto.

Il resto è noto ed ormai consacrato alla storia, nelle memorabili pagine intestate alle campagne di Danimarca, di Norvegia, d'Olanda, del Belgio, di Francia, di Jugoslavia e di Creta.

E, per ora, fermiamoci pure qui, perchè la partita africana non è ancora chiusa e quella di Russia merita di esser trattata separatamente.

Tutte queste campagne (assai più movimentate di quanto non ebbero a prevederle gli stessi precursori della guerra lampo) insegnarono una infinità di cose. Ma, dal

punto di vista del mascheramento, insegnaron poco. Tanto è vero che, in proposito, apparvero degni di menzione solamente:

a) gli spostamenti notturni delle masse agenti;

b) lo sfruttamento della copertura offerta dalla vegetazione e dalle accidentalità reperibili in loco;

c) la ricerca del mascheramento di veicoli in marcia od in stazione, mediante la sovrapposizione ai medesimi di fasci d'erbe o di ramaglie;

d) l'uso di tende o di copertoni a chiazze di colore;

N. 14. — Capanna-fortino nel settore di Smolensk.

e) la chiazzatura e la tinteggiatura dei veicoli, dei traini e delle artiglierie.

Passando poi dal generale al particolare, segnaliamo all'attenzione del cortese lettore:

1) i lavori di mascheramento (chiazzamento ed impianto di reti mimetiche in corrispondenza di minori elementi) effettuati presso le opere fortificate delle linee Maginot, Sigfrido, Alberto, Metaxas, ecc.

2) l'impiego dei nebbiogeni a protezione dei passaggi eseguiti dalle « Sturmboot Kompanien », durante le operazioni di forzamento del Reno a Breisach;

3) le modalità con le quali i paracadutisti di Oslo, Narvik e Creta (Malemi ed Heracleion) provvidero ad occultarsi, una volta toccato terra;

4) le opere di dissimulazione delle fortificazioni impiantate dagli americani nella fortezza di Corregidor;

5) la sagacia con la quale i nipponici sottrassero alla vista i loro sbalzi nelle foreste Malesi ed — in particolar modo — il passaggio attraverso il canale di Singapore;

6) l'impianto degli osservatori inglesi nella stessa Singapore;

N. 15. — Tipo di abitazioni nel settore di Sortavala.

7) gli accorgimenti mimetici adottati nel corso delle operazioni africane, specie in corrispondenza delle postazioni di artiglieria;

8) il mascheramento con frasche dei carri armati in Tunisia;

9) il chiazzamento delle artiglierie a lunga portata del Westwall.

E via di seguito.

Sta di fatto però che, nella pluralità dei casi, le provvidenze adottate fra il 1° settembre 1939 ed il luglio 1941, delusero quasi sempre i mimetisti ad oltranza. Evidentemente perchè, sia il ritmo travolgente della guerra, sia l'impiego di enormi masse di materiale tecnico ed umano, fecero mancare il tempo e il modo di lavorar di fino.

O, per meglio dire, si verificò un limitato impiego di materiale mimetico soltanto nella guerra desertica, nonchè una più accentuata tendenza verso il « maquillage » nel caso della predisposizione di fortificazioni permanenti. Il più delle volte invece, si ricorse all'occultamento degli uomini e dei mezzi, mercè l'approriato sfruttamento di quanto di meglio il terreno delle operazioni poteva offrire al riguardo, specie in fatto di vegetazione. E poichè la parola « movimento », militarmente parlando, altro non sottintende che una continua trasfusione di energie dall'uno all'altro dei teatri di operazione e fra i diversi punti di uno stesso campo di battaglia, è il caso di aggiungere a tutte le citate provvidenze quelle relative all'occultamento (che si cercò sempre di conseguire, in fatto di trasporti ferroviari e marittimi) ed alla disciplina di marcia.

Indi, scoppiò la guerra di Russia.

VI. — L'esperienza della guerra di Russia.

I russi han dimostrato di avere il culto del mascheramento.

Forse perchè la tendenza alla dissimulazione è innata in loro, fin da quando gli antichi Vareghi si incrociarono coi preesistenti turani.

I russi stessi perciò, a partire dal primo piano quinquennale, arrivarono a mascherare addirittura la guerra della quale le prime schermaglie con la Polonia e con la Finlandia costituiron le prove generali.

In seguito, una volta che l'occultamento (o per meglio dire l'occultismo) delle intenzioni bolsceviche venne esteso all'intera nazione, si pensò di rinchiudere tutta la Russia in un dedalo di muraglie cinesi.

N. 16. — Osservatorio di artiglieria sul tetto di un'isba.

Cosicchè i covoni di grano dell'Ucraina a malapena riuscirono a nascondere sia le ciminiere sia le mire espansionistiche di una ristretta congrega di arraffatori a sfondo eminentemente industriale.

Successivamente ancora, Stalin tentò un altro colpo: quello tendente a sottrarre all'osservazione degli Stati d'Occidente la maggior parte delle zone interne ed — in particolar modo — le zone fortificate attraverso le quali, a partire dal 1938, non circolò che poca fedelissima gente e nessun addetto militare.

In conclusione, il materiale mimetico di più comune e redditizio impiego fu, nella terra dei Sovieti, il segreto.

Questo in linea generale. Nel campo tecnico poi, la fisonomia del territorio in discussione, la natura dei materiali edilizi ed i tipi di abitazione più largamente diffusi, furono gli elementi che valsero ad annegare i particolari di maggiore interesse bellico in una

N. 17. — Osservatorio in un finto tronco d'albero.

immensa estensione desolatamente uniforme. Vedasi, ad esempio, se la specie di casa riprodotta in figura e che fra le altre predomina nella regione nord-occidentale, non dà piuttosto l'impressione di una postierla aperta in un fronte di gola o di un corpo di guardia. In un paesaggio simile, del resto, anche l'uomo sembra aderire al terreno boscoso o palustre, come vi aderirono, coll'ausilio di mantelli d'erba o di canne, le vedette in Carelia e nelle paludi del Pripet.

Nè è a dire che questi ultimi sotterfugi fossero riservati solamente all'individuo poichè — tanto per dirne una — nel settore di Jampol i tedeschi s'imbatterono spesso in fortini addirittura sepolti sotto il grano, la cui semina risaliva a parecchi mesi prima.

Quel che più interessa notare è però il fatto che gli accessi ai fortini coincidevano così bene con determinati solchi da far pensare ad una disciplina di transito talmente feroce da non ammettere il minimo calpestìo. In Carelia invece gli stessi risultati vennero richiesti alla vegetazione ad alto fusto, nei cui **dedali** tanto i russi quanto i finlandesi realizzarono sovente interi gruppi fortificati, costituiti da solide capanne in **tronchi** d'albero, apprestate a difesa o destinate a celare postazioni traditrici, in ferro e cemento.

N. 18. — Tiratori scelti dotati di tunica mimetica.

Altre analoghe abitazioni, servirono poi come appoggio ad elementi di fortificazione campale ricavati nelle vicinanze.

Lo stesso dicasi nei confronti degli osservatori allestiti ora sui tetti delle solite isbe, ora sugli alberi, ora in finti tronchi disposti vicino ad altri ceppi di alberi, appositamente abbattuti, per far confusione.

Un'altra forma di mascheramento indiretto, largamente adottata dai rossi, fu quella inerente ai combattimenti notturni e negli abitati.

A quest'ultimo proposito, ricordiamo che quando una città come Stalingrado non ha più un'apertura in cui non passi la canna di un'arma od un pianerottolo di scale che non alberghi un tiratore od un osservatore, c'è ben poco più da desiderare, in fatto di distrazione dell'attenzione avversaria! Di veri e propri procedimenti mimetici la guerra d'oriente non offrì invece numerosissimi esempi, se si eccettuano i chiazzamenti riscontrati in alcune opere del fronte della Duna e di Ucraina.

Abbondarono inoltre i casi di falso mascheramento inteso ad attirare il tiro nemico su opere campali non occupate che da innocui fantocci. Ciò ebbe appunto a verificarsi, in tema di fortificazione permanente, ad Hangoo, Kronstadt, Ibern e Libau, nelle quali regioni, vecchie fortezze ormai radiate eran messe appositamente in vista, per nasconder le nuove o tutt'al più per accoglier qualche postazione contraerea. In conclusione e sulla scorta dei pochi elementi d'indagine comunemente noti, si può dedurre che i bolscevichi largamente attuarono il mascheramento palese, mercè l'impiego di coperture preesistenti od a queste ultime somiglianti.

Sembra per di più che i nostri avversari si sian dimostrati in possesso di una vera e propria coscienza del mascheramento, anche per quel che concerne il continuo aggiornamento ambientale e stagionale dei mezzi e dei procedimenti, comunemente adottati per gli scopi di cui trattasi.

VII. — Il mascheramento invernale alla fronte russa.

Rientra fra le provvidenze maggiormente curate, per l'aggiornamento dei mascheramenti allestiti dai rossi durante la buona stagione. Aggiornamento invero indispensabile perchè, specie nella parte settentrionale dello schieramento avversario, la neve modifica radicalmentre il paesaggio, per **buona** parte dell'anno.

N. 19. — Tiratori appostati sugli alberi.

Al riguardo, non è a dire che le sole istruzioni in uso presso l'esercito staliniano facciano testo, dato che anche l'esperienza in materia acquisita dalle truppe dell'Asse, non è affatto trascurabile.

Devesi ritenere però che le norme e le disposizioni attuate dal nemico in fatto di mascheramento, e qui di seguito brevemente riassunte, meritino di esser tenute presenti e fatte oggetto di meditazione.

N. 20. — Posto avanzato russo sul fronte del Dòn.

I) **Mascheramento individuale.** — Le truppe russe dispongono di tre tipi di indumenti bianchi e cioè: di una tunica, di una tuta e di una rete in spago verdastro, ai quali vanno aggiunti i guanti e la busta destinata a contenere il tutto. La rete ha dimensioni di centimetri 75 per 150 munita di funicelle ai quattro angoli. Su quest'ultima rete possono essere variamente intrecciate alcune striscie di carta bianca di una diecina di centimetri di larghezza.

Altri mezzi (di fortuna) di previsto impiego, sono gli asciugatoi ed i lenzuoli, sui quali si usa spesso incollare pezzi di panno di diverso colore ed a contorno irregolare.

Munito di tali oggetti individuali di corredo, regolamentari od occasionali, il soldato è in condizione di occultarsi, con una certa facilità, sia in terreno boscoso o cespuglioso coperto di neve, sia nella piatta pianura.

2) **Mascheramento di buche e di trincee.** — A parte quanto è già stato detto, una speciale istruzione bolscevica (compilata da un tale Ikonnokov, ingegnere di secondo rango e pubblicata nel 1941 a cura del Commissariato del Popolo alla Difesa dell'U.R.S.S.) non prevede molto di più di quanto le nostre regolamentazioni prescrivono. In ogni modo non manca di interesse anche per la parte relativa ai rivestimenti delle opere con ramaglie, graticci e stuoie; la quale parte è stata accuratamente studiata e, con ogni probabilità, esperimentata a lungo.

Mezzi previsti per il mascheramento di una postazione per squadra fucilieri: 100 metri quadrati di graticci o di stuoie. Tempi indicati:

per l'allestimento di un metro quadro di stuoia: dai 20 ai 25 minuti;

per la sistemazione dell'intera squadra: dalle 50 alle 60 ore lavorative, ivi compreso il tempo occorrente per il trasporto del materiale.

L'istruzione raccomanda inoltre che, in caso di urgenza, le trincee vengan coperte con ramaglie atte a sostenere qualche palata di neve e che, in terreno molto battuto, non si esageri troppo nel simular false buche di granate, nelle adiacenze delle opere di nuova costruzione.

3) **Mascheramento di elementi in rilevato** (ricoveri, depositi, osservatori, ecc.). — Il materiale mimetico impiegato per tali accorgimenti, è sempre stato costituito dalla neve, quando non si è dovuto ricorrere all'aiuto offerto da coperture vegetali.

Nel bosco fitto, sono stati spesso realizzati dei ricoveri, tagliando i rami degli alberi fino a due o tre metri di altezza e raccordando la parte tagliata col suolo, mediante tendoni o pareti di legno imbiancate o coperte di neve.

In talune radure, vennero altresì perfettamente imitate le forme di certe conifere, disponendo sulla sommità delle incastellature in tal modo allestite, delle vere e proprie punte di albero, continuamente aggiornate con rami freschi.

Talora infine è accaduto d'imbattersi in ricoveri ricavati in terreno piano e scoperto mascherati in modo da conferir loro l'aspetto di altrettante formazioni eoliche (ammucchiamenti di neve accatastata dal vento).

Le inclinazioni degli strati di neve più atte ad evitare, sia gli scivolamenti degli strati stessi, sia la proiezione di ombre, sono risultati dell'uno su cinque, nelle regioni esposte a nord e dell'uno su otto nelle altre.

Questo per quanto concerne alcuni dispositivi tecnici di maggiore interesse pratico.

Tali dispositivi però appaiono assai meno importanti di quanto in effetti partecipano, in Russia, alla creazione di una vera e propria «coscienza del mascheramento» specialmente intesa ad ammonire che occorre:

1) ricordare che il nemico è sempre presente e che chi è visto è colpito;

2) evitare, in prossimità del nemico ogni movimento non assolutamente indispensabile;

3) raggiungere le posizioni strisciando molto lentamente;

4) evitare l'agglomeramento dei mezzi di trasporto davanti ai comandi ed ai rifugi;

5) non fumare di notte;

6) non modificare l'aspetto del terreno con terra smossa di fresco, immondizie, cenere od altro;

7) chiudere le feritoie con pezzi di stoffa bianca;

8) non far rumore e non parlare di notte quando l'avversario non è lontano;

9) non lasciare sulla neve solchi atti a far rilevare il passaggio di armi, macchine, veicoli o reparti di particolare importanza;

10) praticare mascheramenti multipli, anche dove non è necessario, onde trarre in inganno e disorientare chi osserva.

Tutto ciò significa inculcare nel soldato non una coscienza, ma addirittura un senso mistico del mascheramento, magari ad opera di feroci punizioni contro qualsiasi trasgressore, anche in buona fede.

E, data la docilità e l'acquiescenza del mugik di tolstoiana memoria, nei confronti di ogni sorta di padroni, è da ritenere che le finalità indicate dai tecnici rossi siano state, anche a questo proposito, abbastanza facilmente raggiunte.

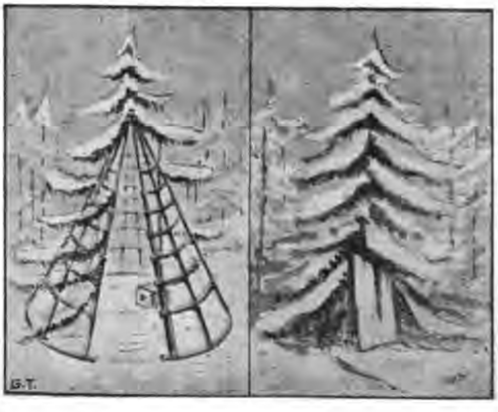
VIII. — Così, anche l'importante argomento ora preso in esame, può considerarsi; se non completamente trattato, per lo meno abbozzato.

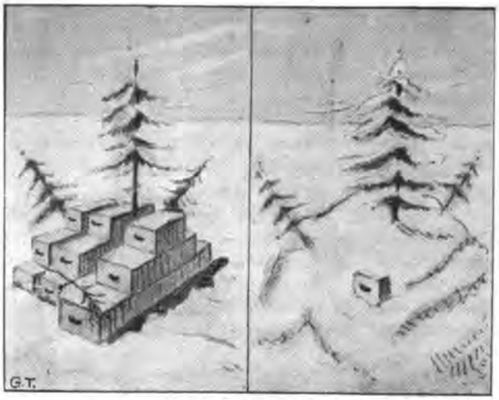
Il resto, cioè la triangolazione di dettaglio, ammissibile fra i caposaldi precedentemente stabiliti, spetta al lettore.

E ciò perchè sarebbe assurdo il pretendere da un semplice articolo di rivista quello che, in fondo, quest'ultimo non può dare.

Visto però che nemmen tutti i consultatori di periodici son sempre disposti ad affrontare disquisizioni di una certa mole, il lettore

N. 21. — Mascheramento di un ricovero.





N. 22. — Mascheramento di un deposito di munizioni.

stesso non ce ne vorrà se ci siamo permessi di ricorrere ad un paio d'espedienti. Vale a dire, a quello consistente in una larga documentazione grafica (sulla quale, d'ordinario, anche chi ha poco tempo da perdere volentieri si sofferma) ed all'altro che porta a condensare in coda, non il veleno ma bensì il succo dell'intero argomento, se di succo, in un articolo come questo, c'è proprio speranza di trovarne.

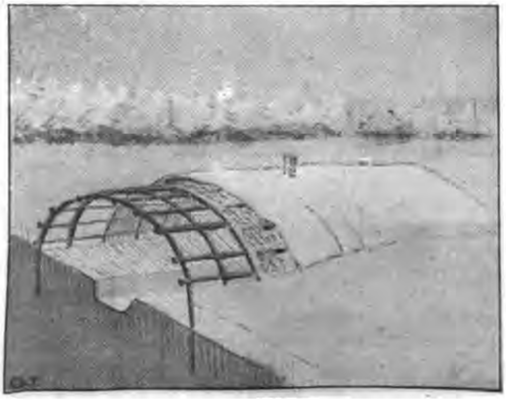
In ogni modo, ci riteniamo in grado d'affermare, prima di tutto, che nella guerra moderna, specie quando essa tende a stabilizzarsi, il mascheramento deve esser considerato come una necessità inderogabile.

E il motivo c'è; ed è semplice.

Basta ricercarlo nel fatto che le artiglierie del momento sparan molto più lontano degli 800 metri battuti dalle bocche da fuoco napoleoniche. Per giunta, il fucile non si carica più in 99 tempi, ma esistono, eziandio, talune armi automatiche capaci di sparare parecchie centinaia di proiettili al minuto.

Da qui la necessità di nascondersi; e di nascondersi bene, quando non v'è proporio la necessità di fare altrimenti.

N. 23. — Mascheramento di un ricovero interrato.



A ciò tende appunto il mascheramento.

Giova ricordare c h e, anche a questo proposito, le cose van fatte con molta ponderazione e, soprattutto, con un gran senso pratico.

Ne fa fede l'esperienza desumibile da un venticinquennio di studi e di applicazioni. Questa esperienza, proiettata a cavallo di un asse neutro delimitante le zone pertinenti alla teoria ed alla pratica, rivela, col suo tracciato sinusoidale, che il primo conflitto mondiale servì soltanto a gettar l'allarme nel campo ora considerato ed a stabilire un punto di partenza.

Subito dopo (durante il periodo corrente dal 1914 al 1939) si ebbe a registrare una prima semialternanza, totalmente spinta dalla parte della teoria, con la ricerca e la provvista di materiali tecnici regolamentari scientificamente persuasivi ma, forse, non adeguati alle esigenze ed alle estensioni dei moderni campi di battaglia.

Ebbe cioè a verificarsi una corsa a briglia sciolta verso il mimetismo propriamente detto.

Poi, scoppiò la guerra che fu, per un paio d'anni, caratterizzata da una travolgenza tale da rendere impossibile l'impiego dei mezzi e dei procedimenti tecnico-scientifici precedentemente elaborati in laboratorio. Pertanto quel po' che, in effetti, ricevette pratica applicazione, non andò al di là delle provvidenze progettate in tema di «occultamento del movimento e degli oggetti e soggetti della guerra, conseguibile mediante impiego di coperture naturali, reperibili in posto.

Cosicchè l'esperienza delle operazioni svolte fra il 1939 ed il 1941, può esser fatta corrispondere ad una seconda semialternanza dello stesso valore della prima ma di senso opposto, in quanto interessa una sfera d'azione non solamente pratica, ma addirittura empirica.

Ora è la volta della campagna di Russia, che sembra differire dalle precedenti se non a l t r o perchè accorda nuovo credito alla difensiva condotta in spazi misurati. Questi due termini del problema bellico (difensiva e spazio) han trovato, nelle loro applicazioni sarmatiche, una soddisfacente composizione con lo sboccare in un complesso non così complicato come il mimetismo, nè tanto speditivo come l'occultamento, promosso dalla guerra lampo.

Il che è come dire che i bolscevichi, propendendo per il mascheramento palese, hanno

N. 24. — Equipaggiamento invernale con maschera mimetica delle truppe tedesche.

seguìto la via di mezzo, conferendo però ai loro diversi procedimenti di dissimulazione la stessa estensione nel doppio senso della fronte e della profondità, cui già trovammo modo di accennare in tema di fortificazione.

E poichè è risaputo che, militarmente parlando, è sempre più opportuno perseverare in una qualsivoglia soluzione che saltellar di ramo in ramo alla ricerca del meglio, è credibile che gli avversari non debbano essere andati lontani da un soddisfacente risultato.

Per finire con una dimostrazione pratica, presentiamo a chi ci ha finora seguìti, l'in-

teressante panorama tattico-tecnico di cui all'ultima illustrazione, raffigurante un villaggio fortificato (o meglio una regione fortificata camuffata da villaggio) nel quale andarono a cozzare i tedeschi, nei pressi di Mohilev.

È inutile ripetere che, sotto le mentite spoglie di tanti particolari arcadici, come le capanne, i fienili, gli abbeveratoi, ecc. si celavano — nel caso considerato — fortini in cemento, depositi alla prova, osservatori, postazioni per mitragliatrici e via dicendo. Cioè un intero campionario di elementi bellici palesemente mascherati.

Il panorama predetto risulta non da una fotografia ma bensì da un disegno, compilato sulla base di una serie di notizie provenienti da varie fonti, sempre sullo stesso argomento.

Ma, anche lo stesso disegno, merita di esser preso in considerazione come ricostruzione grafica di informazioni d'indubbia attendibilità.

E il famoso succo? — domanderà il lettore in procinto di perder la pazienza. — Il succo è questo:

1) Checchè si dica, la guerra moderna è molto più complicata di quelle passate e non ammette nè improvvisazioni nè insufficienze di uomini e di cose.

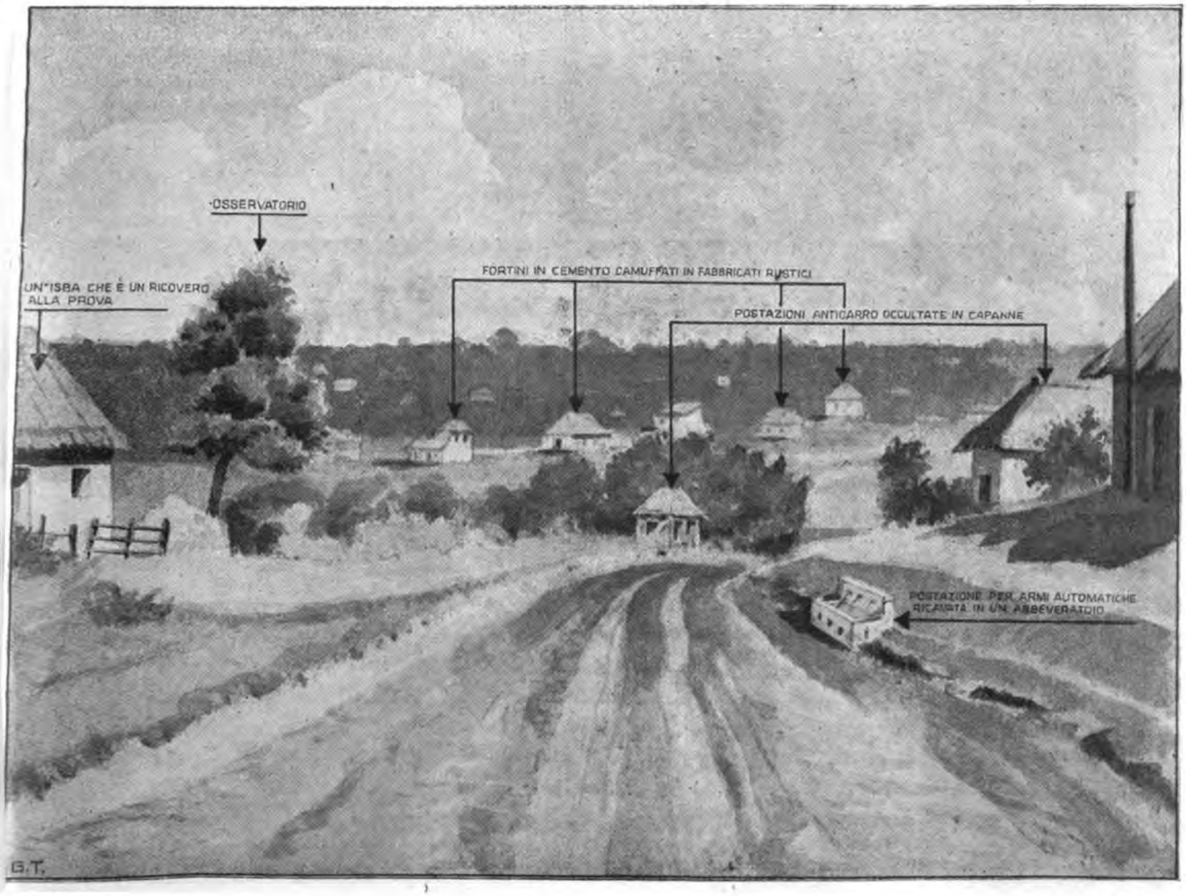
2) Ciò nonostante, non può esser prevista o calcolata con notevole anticipo, poichè non è esattamente determinabile a priori.

3) Comunque, nell'intravvederne gli sviluppi, è buona prudenza mantenersi lontani da ogni infatuazione od esclusivismo.

Lo abbiamo constatato or ora.

Anche la canzone del mascheramento si è chiusa col solito ritornello intitolato alla giusta via!

N. 25. — Villaggio fortificato nel settore di Mohilev (ricostruzione).



La crisi DEL NAVIGLIO ANGLOSASSONE

del capitano di vascello ALFONSO GALLEANI

Fra tutti i mezzi impiegati dal Tripartito per creare i presupposti per la Vittoria, il più efficace è quasi certamente l'attacco al traffico mercantile nemico.

Intorno a questo argomento fioriscono nei Paesi anglosassoni polemiche e discussioni che è interessante seguire, in quanto convalidano la nostra tesi e dimostrano la reale minaccia costituita per il nemico dalla campagna dei sommergibili.

Recentemente il Vice Ammiraglio Craig Waller, in una lettera alla stampa inglese, propone, allo scopo di ottenere una maggiore sicurezza dalla insidia subacquea dell'Asse, di costruire navi da carico e petroliere di velocità non inferiore ai 16 nodi, in luogo delle attuali che sviluppano soltanto 10 nodi.

La nave da carico veloce, secondo l'Ammiraglio, non solo può essere più facilmente manovrata in caso di attacco, ma può mantenere la velocità con mare grosso. Riducendo inoltre il tempo impiegato per il trasporto dei carichi, viene a ridursi proporzionalmente il numero delle navi richieste.

Dai recenti attacchi compiuti dai sommergibili germanici, l'Ammiraglio Waller rileva che uno di essi era durato 4 giorni e 4 notti, ciò che dimostrava « evidente l'imprudenza di continuare ad affidare le fortune della causa alleata a navi da carico di velocità così limitata », tanto più che, dopo 35 separati attacchi contro un convoglio scortato, è stato possibile all'Ammiragliato di annunciare che solo « 2 sommergibili nemici erano stati quasi certamente affondati ed altri danneggiati », dimostrando così la grave difficoltà di infliggere gravi danni ai nuovi tipi di sommergibili dell'Asse.

Secondo altri esperti si potrebbero progettare e costruire in serie navi da carico e petroliere veloci con propulsione Diesel, il cui consumo giornaliero di combustibile non sarebbe che del 25 % superiore a quello richiesto per una velocità di 10 nodi, ottenuta dalle navi da carico dotate di caldaie «Scotch» e di macchine alternative, costruite attualmente in Gran Bretagna.

Nei primi tempi del conflitto i cantieri navali britannici, indipendentemente da ogni coordinazione con l'attività di quelli nordamericani, avevano avuto essenzialmente di mira la produzione del maggior numero di navi mercantili da carico nel minore tempo possibile, onde fronteggiare le gravissime perdite subìte ad opera dei sommergibili dell'Asse. Da ciò la prevalenza nelle nuove costruzioni del tipo di piroscafo da 10 a 11 nodi di velocità, privo di qualsiasi prospettiva economica per il dopoguerra, ma di rapida costruzione.

Assicurato l'appoggio americano e delineatosi negli S. U. A. programma di costruzioni navali d'emergenza, basato soprattutto sulle cosiddette navi «Liberty» da 10 nodi, le preoccupazioni britanniche cambiarono di natura e fin dal settembre 1941, cioè prima dei grandi successi della campagna sottomarina del 1942, venne prospettata l'opportunità di orientare, almeno parzialmente, le nuove costruzioni verso un tipo di nave più veloce, allo scopo dichiarato di poter battere qualitativamente la concorrenza nordamericana nel dopoguerra.

Circa tale orientamento, tuttora molto sostenuto negli ambienti armatoriali inglesi, non manca qualche voce discordante.

Il Presidente della « National Shipbuilders Security Ltd. » ha osservato che un cantiere inglese, che attualmente costruisce in un anno 16 piroscafi da carico da 10.500 tonnellate di portata e 11 nodi e ½ di velocità, se dovesse costruire piroscafi della stessa grandezza, ma di 15 nodi e quindi con una potenza di 7000 anzichè di 2900 C. V., ne potrebbe produrre solo 10 nello stesso tempo e ciascuna unità avrebbe una portata lorda di 8300 tonnellate anzichè di 10.500 tonnellate; senza contare che lo stesso cantiere, che sta ora costruendo anche 8 apparati motori da 2900 C. V. per altre Ditte, non sarebbe in grado di farlo se solo per sè dovesse costruire 10 apparati motori da 7000 C. V.

Tali considerazioni sono a loro volta contraddette da altri tecnici che osservano che alla fine del 1942 negli Stati Uniti d'America si sarebbero dovute completare circa 500 navi «Liberty» da 10 nodi e che pertanto, mentre verrebbe mancare l'imperiosa necessità di accelerare al massimo le costruzioni (?), il pericolo di trovarsi nel dopoguerra con una deficienza di navi veloci è fondato, tanto più che la stessa « U. S. Maritime Commission » avrebbe recentemente stabilito di dotare alcune delle « Liberty » di apparati motori di maggiore potenza.

Per quanto riguarda l'Inghilterra si afferma che, poichè la costruzione di una nave di 15 nodi richiede in media circa 6 mesi in più rispetto alla costruzione di una nave da 11 nodi, se in un anno è possibile costruire 200 nav da carico

lente per 2.000.000 di tonnellate di portata lorda è anche possibile costruire, sempre in un anno, 100 di tali navi e 50 navi del tipo veloce; ma queste ultime, in conseguenza della maggiore velocità e quindi della loro indipendenza dai convogli, possono trasportare almeno il 50 % di più di carico in un anno, in modo che la effettiva capacità di carico delle 100 navi lente e delle 50 navi veloci si può ritenere di 1.750.000 tonnellate. Ciò significa che un maggiore incremento della costruzione di navi veloci in Inghilterra porterebbe in un anno ad una perdita di portata lorda leggermente superiore all' 1 % di tutto il tonnellaggio da carico anglosassone attualmente esistente.

Abbiamo voluto riportare queste polemiche per far risultare come il problema degli affondamenti occupi e preoccupi non solo i capi militari, ma anche i tecnici ed il pubblico.

Dal nostro punto di vista la cosa più interessante è di esaminare quale sia la consistenza attuale del naviglio mercantile nemico e quali siano stati i risultati della lotta ingaggiata fra i sommergibili che affondano ed i cantieri che costruiscono. Al 1° gennaio 1942 il tonnellaggio comunque a disposizione per il nemico fu valutato in circa 31.000.000 T. S. L.

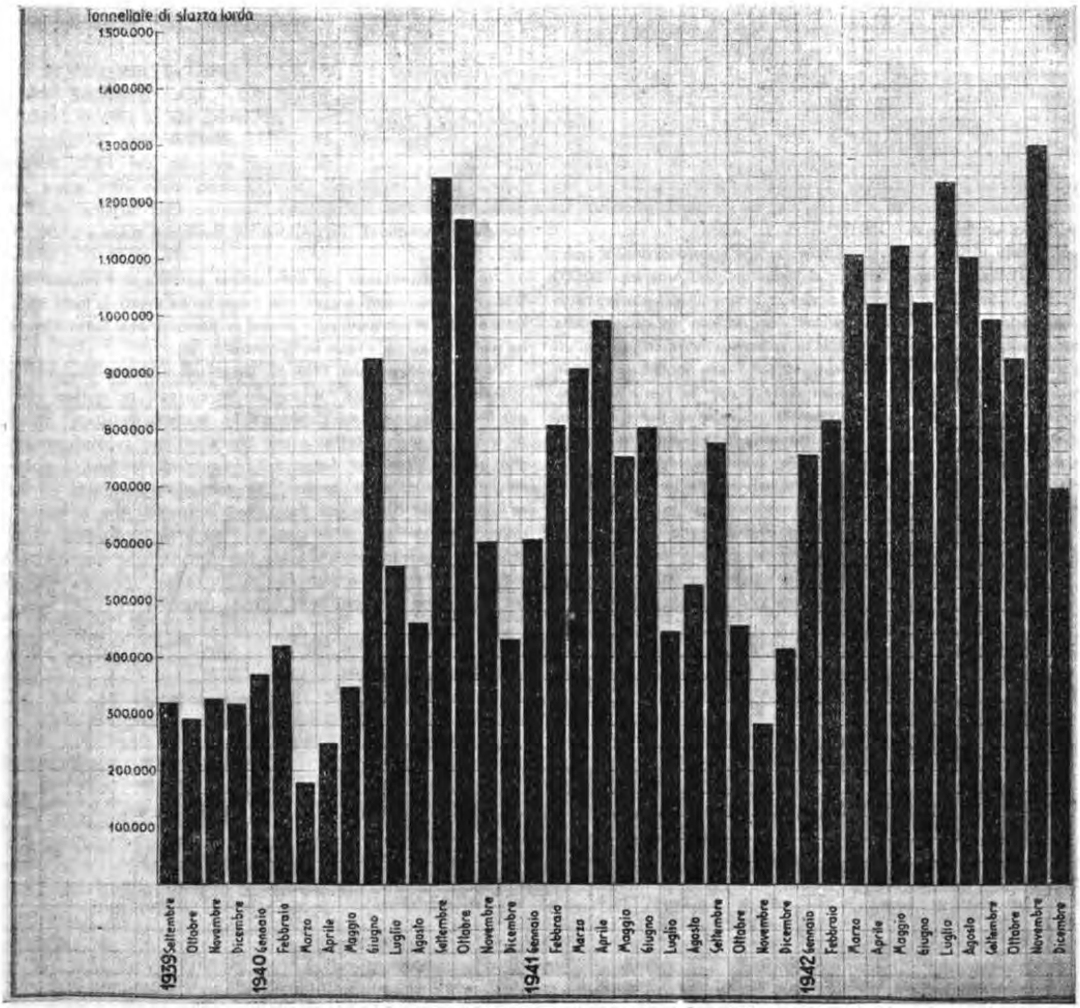
Nel corso dell'anno la campagna sottomarina condotta dalle forze del Tripartito ha affondato circa 11.000.000 di T. S. L.. Tale imponente perdita è stata rimpiazzata dalle nuove costruzioni nella misura di circa 6.000.000 di T. S. L.

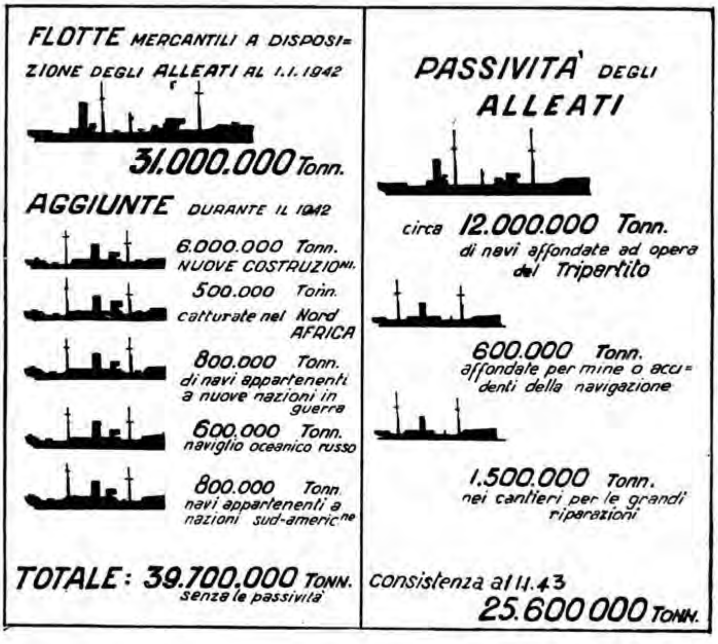
Ne risulterebbe perciò una perdita assoluta di circa 5.000.000 di T. S. L.

A vantaggio delle Potenze nemiche ha però giocato nel '42 l'apporto del naviglio catturato nel Nord Africa Francese per un totale di circa 500.000 T. S. L., quello dei Paesi entrati in guerra contro il Tripartito per un totale di circa 800.000 T. S. L., il naviglio oceanico russo per un totale di 600.000 T. S. L.

A tali cifre va ancora aggiunto il naviglio di proprietà dei Paesi sudamericani che gravita per necessità verso il Nord America e che ammonta a circa 800.000 T. S. L.

IL TONNELLAGGIO NEMICO AFFONDATO DALL ASSE





Vanno però detratte le perdite dovute a sinistri marittimi ed alle mine e quell'aliquota di bastimenti che sono in turno di grandi lavori, per un totale di 2.100.000 T. S. L.

Queste ultime tre voci meritano alcune considerazioni e cioè:

1) Naviglio appartenente ai Paesi del Sud America (800.000 T. S. L.). Se tale tonnellaggio si deve ritenere al servizio indiretto delle Potenze anglosassoni, e quindi viene incluso nel calcolo della consistenza del naviglio nemico, è bene però rilevare che se nell'insieme l'apporto delle navi mercantili di tali Paesi, nonchè del Brasile e del Messico, sembra costituire un vantaggio per le Flotte anglosassoni, in realtà invece esso rappresenta un aggravio per il nemico, in quanto l'America e l'Inghilterra, pur avendo teoricamente a disposizione tale tonnellaggio suppletivo (e comunque non tutto, dato che mezzo milione di tonnellate è esclusivamente impegnato tra i porti sud—americani), sono costrette a sobbarcarsi ad oneri di traffico a lungo percorso per i Paesi sud-americani che impegnano un tonnellaggio complessivo notevolmente superiore a quello ricevuto.

2) Perdite per mine e accidenti di navigazione (600.000 T. S. L.) La cifra così calcolata, certamente inferiore alla realtà, deve essere assolutamente inclusa nelle perdite effettive del nemico. Questi infatti non dà notizie dirette su tale argomento, ma esse possono essere rilevate oltre che dall'andamento dei premi di assicurazione, anche dalle difficoltà evidenti della navigazione in guerra, che comportano convogli di diecine di piroscafi poco allenati alla manovra d'insieme a fanali oscurati a causa dell'insidia subacquea, e dalle esperienze della guerra passata.

3) Navi ai grandi lavori di riparazione (1.500.000 T. S. L.).

I bollettini ufficiali del Tripartito danno una media mensile di navi danneggiate che si aggira sulle 160.000 T. S. L., Poichè le riparazioni dal momento dell'avaria a quello della rientrata in servizio possono stabilirsi in generale di durata non inferiore ai 40 giorni, ne consegue che ogni mese vi sono almeno 40.000 T. S. L. che vanno ad aumentare il tonnellaggio temporaneamente non disponibile. per il nemico.

D'altra parte, ad appoggiare la cifra di 1.500.000 T. S. L. considerata indisponibile per lavori, sta la cifra di 2.000.000 di T. S. L. effettivamente in riparazione nel primo semestre del 1918, durante l'altra guerra mondiale. Dal complesso delle cifre sopra esaminate si può concludere che nel gennaio 1943 la cifra totale del naviglio comunque a disposizione del nemico è scesa a 27.000.000 di T. S. L.

Ne risulta pertanto una diminuzione assoluta di 4 milioni di T. S. L.. malgrado i forti apporti che il nemico ha avuto da fonti impreviste e che non potranno più ripetersi in quanto oramai tutto il mondo ha scelto la sua via. O con noi o contro di noi.

Nella primavera del 1917 gli alleati possedevano naviglio per 35.000.000 di T. S. L. impegnato in correnti di traffico molto più brevi, destinato ad alimentare un numero molto più ridotto di fronti di guerra; tuttavia per bocca dei loro capi affermarono che in tale momento furono alla vigilia di perdere la guerra. Anche volendo tener conto delle aumentate possibilità agricole ed industriali dei singoli Paesi, non possiamo fare a meno di prevedere, non per facile retorica, ma a ragion veduta, che le centinaia di sommergibili che con l'avvicinarsi della stagione favorevole inizieranno le grandi cacce sugli oceani, costituiscono uno dei fattori fondamentali della vittoria definitiva.

LA SCIENZA E LE CAUSE DELLA GUERRA

del dott. **BINO BELLOMO**

In tutte le guerre ma particolarmente in quella attuale, più che mai totalitaria, l'apporto della scienza ha importanza fondamentale per la preparazione delle masse nella lotta armata.

E non si tratta di cooperazione delle sole scienze fisiche, ma anche e soprattutto delle scienze politiche economiche e morali. Come per l'appunto mise in rilievo il Generale designato d'Armata Pietro Maravigna che nella sala Maggiore della facoltà di lettere, alla Città degli Studi di Roma, parlando per primo dinanzi alla Società per il progresso delle scienze, svolse il tema: *Nuovi orientamenti delle scienze militari*, la guerra anche nella società moderna, pur così intensamente meccanizzata, «resta un conflitto di forze morali».

E allora, per prima cosa, considereremo a quale punto sono pervenuti gli studi presenti nei riguardi delle cause suscitatrici dei moderni conflitti. Non sono cause economiche, come per lo più si è ritenuto e si ritiene tuttora, ma cause che dimostrano una preponderanza morale e psicologica.

La nostra non sarà un'analisi, ma una esposizione, uno sguardo di insieme al vasto quadro, dei rapporti tra scienza e guerra.

Gli svolgimenti moderni del pensiero morale si stanno orientando in senso diverso di quello del passato; ora le indagini propendono ad approfondire quei rapporti di correlazione tra la disorganizzazione della società e la disorganizzazione della personalità.

È tale disorganizzazione che, in definitiva, conduce ai conflitti armati. Le cause intime di questa risultante sarebbero, a loro volta psicologiche, ovvero: le radici di tale dinamismo negativo si inserirebbero nella particolare condizione psicologica degli Stati continentali e più fortemente industrializzati.

Sino ad ora noi abbiamo ritenuto che le guerre altro non fossero che il fatale derivato della istessa umana natura, istintivamente aggressiva.

Di qui gli istintivisti.

Ma a tale corrente si oppone quella dei «belavouristi» (da Belavour) o moralisti e quella denominata dei psicoanalisti. I primi ritengono che noi possiamo organizzare la società adattando ad essa la natura dell'uomo, e per essa le sue forze e le sue attitudini morali, alle differenti situazioni e quindi regolare la sua condotta morale e pertanto fondamentale. I secondi sono meno ottimisti nei confronti di tale asserita adattabilità: ritengono che la natura intima dell'uomo sia aggressiva, ma possa tuttavia subire talune mitigazioni; tali mitigazioni verrebbero prodotte dalle istituzioni sociali ed educative, ovvero da una favorevole condizione ambientale.

Per ciò che riguarda il metodo ed il comportamento di tali istituzioni è delucidativo il libro del Bovet: *La lotta degli istinti*, e noi ci limiteremo ad accennare che tra i metodi ritenuti possibili ed efficienti si possono elencare quelli che l'A. definisce dell'orientamento, della complicazione, della deflessione, della sostituzione del platonismo e della sublimazione. Esempio di questo ultimo metodo sarebbe l'Ordine militante dei Gesuiti, l'Esercito della Salvezza, e la istituzione internazionale de Giovani Esploratori, tutte organizzazioni orientate alla subordinazione degli istinti alle esigenze dell'ordine sociale.

Si tratta sempre di un orientamento che intende operare sui ritenuti istinti negativi dell'uomo. Però, secondo una dottrina che comincia ad avere notevoli sviluppi, specie in Inghilterra ed in America; non sarebbe già la lotta degli istinti che conduce, in definitiva, alla conflagrazione dei popoli. Sarebbero invece quelle disfunzioni che, producendo la disintegrazione sociale, causano — di riflesso — *la insicurezza collettiva*, o meglio alla percezione della insicurezza; percezione che opera così profondamente sul fattore della psicologia collettiva da produrre un ulteriore inasprimento di quel medesimo processo disgregativo che ne è la causa prima.

La presente conflagrazione sarebbe scaturita, precisamente, da questo senso di insicurezza che ha finito col soffocare i fattori costruttivi.

Seguiamo le direttrici di questa teoria perchè le conclusioni possono portare beneficamente lontano, se si vorrà essere coerenti alla premessa. Tali conclusioni non potranno che rivelarsi nel futuro atte ad influenzare notevolmente i mezzi e le mète della politica, lorquando si tratterà di stabilire la dottrina che dovrà presiedere alla pacificazione del mondo.

Secondo tale nuovo orientamento i popoli primitivi avrebbero avuto nella insicurezza, scaturita dalle epidemie, l'incentivo primo alle emigrazioni.

Reazione alla causa furono le guerre di tribù per il possesso o la difesa dei territori meno inospitali.

Nella società moderna le cause non perdono di origine, ma si evolvono e si complicano.

Nella fase del sorgente capitalismo la insicurezza verrà provocata dal contrasto tra i regimi monarchico-aristocratici, a base economica fondiaria, e i crescenti sviluppi della borghesia industriale.

Nella fase susseguente, quella monopolistica della economia, la insicurezza verrà provocata dalla tensione, interna agli Stati, tra capitale e lavoro.

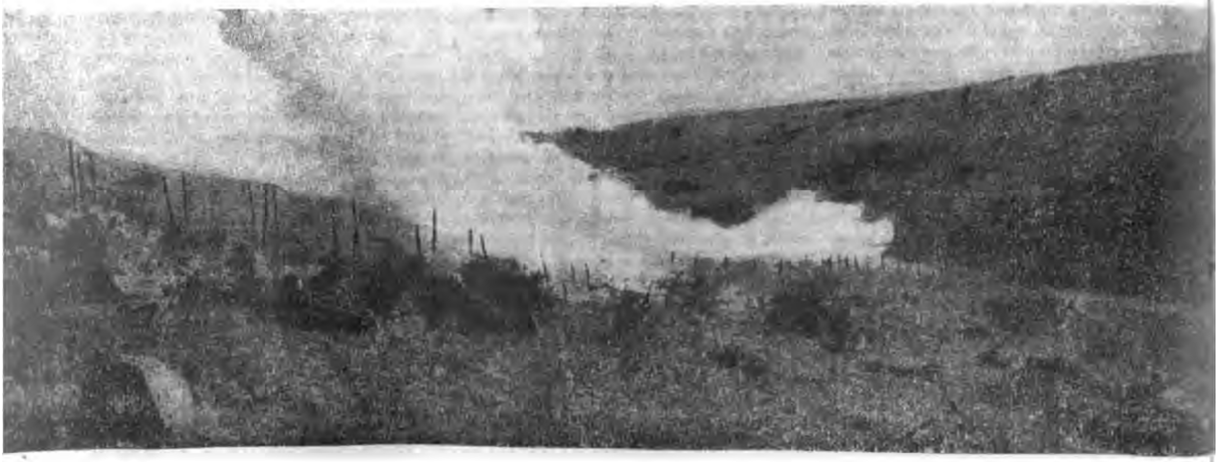
La disoccupazione fomenterà e aggraverà il fenomeno. Questo contrasto provocherà quella dissoluzione che si estenderà — di poi — internazionalmente col marxismo. Il fenomeno si polarizza non più tra le classi sociali ma tra le nazioni. Qui nazioni ricche di beni materiali o capitalistiche, qua nazioni povere di beni materiali, ma ricche di potenziale demografico e spirituale. Qui una definizione di Stati capitalistici, qua una definizione di Stati proletari. Tutto ciò ha determinato e svasato quel senso vasto insanabile, profondo di insicurezza internazionale che ha avuto il suo fatale epilogo col settembre del 1939. Tale concezione non biologica (istinto della aggressività) ma sociale (senso psicologico della insicurezza), posta a movente fondamentale della guerra, è stata accuratamente e recentemente indagata anche da uno scrittore inglese di vasta notorietà: Karl Mannhem, docente di economia e di scienze politiche nella Università di Londra (1).

Il Mannhem ritiene che tra società animale ed istinti sociali vi sia una correlazione. Entrambi seguono reazioni ataviche. Ma quando gli sviluppi della società degli uomini hanno una regressione, questa non è biologica, è sociale. Una società tranquilla custodisce attitudini pacifiste. Questo fenomeno è precisamente analogo a quello che possiamo constatare nel regno animale. Ma che cosa determina la non tranquillità della associazione umana? La « insicurezza » è questa: è data ai giorni nostri dalla disoccupazione o dal timore della disoccupazione il che distrugge tranquillità famiglie speranze.

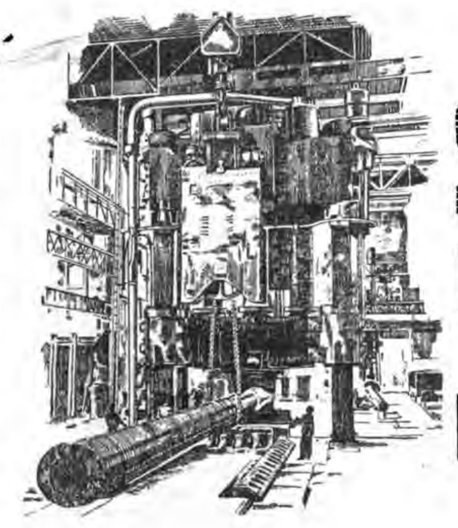
Tale tesi ci sembra nel giusto. Osserviamo gli avvenimenti che hanno condotto al presente conflitto e che, secondo i principi e i fini dell'Asse, dovranno concludersi con la instaurazione degli spazi vitali: i governanti sono stati assillati dal timore della disoccupazione nelle rispettive nazioni, di qui la necessità di un ordine politico che liberasse i popoli lavoratori da tale spada di Damocle. Le cause che hanno condotto a questa guerra sono varie, perchè nulla si scinde e si isola specialmente in politica ed in economia e vedremo come tutte confluiscano verso un comune punto di origine e lo rischiarino.

La pace di Versaglia non ha dato la sicurezza politica ai popoli in quanto è stata una pace di forza, particolarmente imposta dal timore della Francia, là dove una pace per essere duratura non può prescindere dalla giustizia ovvero dal riconoscimento delle esigenze politiche economiche e morali del vinto. Le paci di forza ammettono un presupposto che non si realizzava a Versaglia, ovvero la forza non solo per imporle, ma per mantenerle. Di qui insicurezza politica. Inoltre gli anni immediatamente posteriori al conflitto chiusero la immigrazione in America alla esuberante pressione demografica europea. Quindi l'inasprimento della disoccupazione o l'inasprimento del pericolo di questa. Di qui insicurezza sociale. La Pace di domani, determinate le cause contrarie, non potrà estraniarsi da queste e di già alla mente acuta dello studioso e del competente possono profilarsi le direttrici che dovranno perseguirsi. Tali direttrici confluiranno ad una organizzata sicurezza, ovvero alla garanzia di lavoro per le masse lavoratrici, perchè è dal senso o dal pericolo della *disoccupazione* che è nata quella disintegrazione nello spirito di colleganza internazionale che ha prodotto, come ultimo e fatale effetto, l'odierno scoppio armato tra i popoli.

(1) "Man and society" in age of Reconstruction - Ed. Regam Paul Ltd. - Londra, pp. 449.



Economia e guerra



SOLIDARIETÀ ECONOMICA DELL'ASSE

di GIOVANNI TARQUINI

I comunicati e i discorsi pronunciati nel corso di questa guerra dalle maggiori autorità delle Potenze dell'Asse lasciano chiaramente intendere che esiste la più perfetta identità di vedute e di scopi in tutte le questioni economiche riguardanti le Potenze stesse. Vedute e scopi che sorpassano le necessità della guerra e si identificano nella ferma volontà di vincerla e di dare un nuovo ordinamento e una migliore consistenza economica all'Europa. Tutte le forze per questo nuovo ordinamento sono in movimento, strettamente legate ad una suprema solidarietà, integrate da altrettanta solidarietà con le Forze Armate e con le economie dei Paesi che combattono al nostro fianco per rivendicare diritti, per tutelare interessi e porre le basi fondamentali per un maggiore benessere e più duraturi pacifici rapporti fra i popoli. Queste furono le premesse del Patto di acciaio e questi sono gli obiettivi che le Potenze dell'Asse si avviano a realizzare.

Le relazioni economiche che scaturirono dal Patto di acciaio si sono ingrandite e moltiplicate in modo sorprendente, e si può dire che ora non esista problema che direttamente o indirettamente non sia armonicamente collegato all'economia degli altri paesi.

La solidarietà economica dell'Asse è una realtà che s'è affermata in tutti i settori ed investe non soltanto i principali problemi della produzione e del consumo, ma anche quelli della circolazione e dello scambio. Scambio di merci e di servizi, di idee e di concezioni, al fine di vincere la guerra e di instaurare il Nuovo Ordine economico, politico e sociale in Europa.

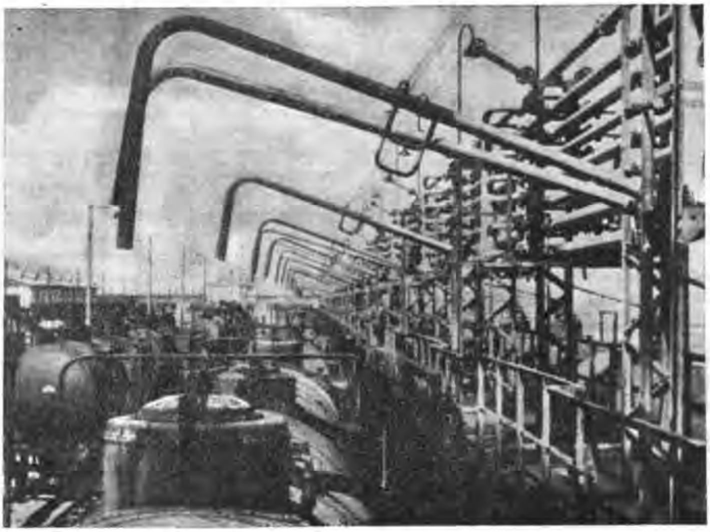
Le economie delle Potenze dell'Asse così armonicamente integrate, servendosi principalmente della continuità territoriale, danno ai beni una nuova forza economico-motrice notevolmente superiore a quella dei beni obbligati ad una circolazione per così dire autonoma-continentale, come nei paesi anglosassoni o con essi associati, i quali al principio della guerra possedevano tali possibilità economiche che se le avessero sapute riunire insieme avrebbero tuttora maggiore capacità offensiva e la probabilità di vincere la guerra.

Conseguenze della mancata solidarietà economica dei paesi anglosassoni.

I ricchi territori perduti dagli angloamericani e l'impossibilità di potere operare una proficua integrazione e quindi una stretta solidarietà delle economie, sono in sostanza le cause principali della loro inferiorità economica — per inferiorità economica intendiamo specialmente il mancato concentramento nei luoghi di impiego di tutto il complesso volume produttivo angloamericano — che accoppiata alla cattiva condotta della guerra riducono notevolmente quella superiorià militare che essi si sforzano di raggiungere nell'uno o nell'altro fronte.

In merito alle perdite in materie prime avute dagli Stati Uniti in Estremo Oriente, l'ex ambasciatore nipponico in Brasile, K. Kuwashina, ha scritto un articolo nel quale mette in rilievo che, avendo avuto tagliate le vie di rifornimento, essi hanno perduto il primato di essere considerati i paesi più ricchi del mondo. Citando le dichiarazioni fatte dal Governo degli Stati Uniti, K. Kuwashina scrive che vi sono più di 10 fra i materiali strategici per i quali l'America è interamente dipendente dai Paesi stranieri, e che più di 10 altri di secondaria importanza non possono essere prodotti dagli Stati Uniti nei propri territori in quantità soddisfacente.

Tra le materie prime di importanza vitale vi sono la gomma, la seta, la canapa di Manila e il chinino, per le quali l'America è dipendente dall'Asia, mentre lo stagno deve essere importato in misura dell'80 % del fabbisogno dalle stesse regioni. Inoltre egli asserisce che la perdita delle sorgenti del rifornimento di gomma è il più grande colpo dato agli Stati Uniti, i quali consumavano circa il 70 % del totale della produzione mondiale.



I PETROLI ROMENI. UNO DEGLI IMPIANTI PER IL RIEMPIMENTO DEI CARRI CISTERNA NELLA VALLATA DEL PRAHOVA

CARBON FOSSILE GERMANICO DESTINATO ALL'ITALIA

Rilevando poi che il minimo del fabbisogno di gomma per l'America è di circa 800.000 tonnellate annue, l'ex Ambasciatore dice che gli Stati Uniti importavano il 59 % del proprio fabbisogno dalla Malesia, il 27 % dalle Indie Olandesi, il 5 % dall'Indocina Francese, il 6 % da Ceylon e solo il 3 % dal Sud America e da altre regioni con le quali le comunicazioni terrestri e le rotte marine sono ancora aperte. K. Kuwashina asserisce ancora che l'America avendo avuto tagliati i maggiori rifornimenti e le migliori sorgenti di questo importante materiale strategico ha soltanto tre maniere per compensare questa mancanza, e cioè: produzione della gomma sintetica, rigenerazione degli scarti e nuove piantagioni di alberi di gomma nel Sud America. Siccome però il totale della gomma sintetica prodotto negli Stati Uniti nel 1939 ammontava a solo 1700 tonnellate, così anche con il tempo e con molti capitali la produzione di tale gomma non potrà giungere a soddisfare il fabbisogno.

Per la gomma rigenerata la produzione sarà di sole 200.000 tonnellate, cioè di un quarto del fabbisogno sentito nel 1940. In quanto allo sviluppo delle piantagioni di gomma nel Sud America, K. Kuwashina afferma che questa è la sola speranza degli Stati Uniti per una produzione su larga scala e per lungo tempo; ma gli esperimenti del trapianto degli alberi di gomma dalla Malesia in Brasile, sono tutti falliti, sia per le avverse condizioni climatiche che per l'esistenza di dannosi parassiti vegetali.

L'ex Ambasciatore ha concluso dicendo che l'America non può trovare un vero mezzo per soddisfare il fabbisogno della gomma, e che lo stesso può essere detto per le altre materie per le quali la situazione è critica dipendendo dall'Est Asia e dai territori del Pacifico del Sud.

Nell'Atlantico le cause per la mancanza della solidarietà sono di natura alquanto diversa da quelle del Pacifico. In questo Oceano gli anglosassoni hanno perduto prestigio e materie prime e trovano molta difficoltà per collegarsi con le basi militari e con l'Australia, in quello non possono effettuare liberamente lo spostamento delle materie prime e dei manufatti, nè possono concentrare, come avrebbero bisogno, la produzione di guerra e le truppe nei diversi luoghi di impiego in conseguenza della opera dei sottomarini e dell'aviazione dell'Asse. La solidarietà statunitense esiste soltanto nell'interno del continente, dove cioè non vi sono fronti da alimentare, essendo questi posti oltremare a 3, 4 ed anche a 12 mila miglia dai luoghi di produzione. Ed è perciò che la solidarietà economica anglo-americana è talvolta priva di quella efficacia che molti commentatori stranieri le vorrebbero attribuire.

I fattori essenziali della solidarietà economica dell'Asse

La solidarietà delle economie dei Paesi dell'Asse è dovuta principalmente alla continuità territoriale e alle molte intese che la diplomazia stipula, perfeziona e potenzia nel quadro dei comuni interessi e delle rispettive possibilità. L'Italia dà un contributo di capitale importanza alla solidarietà economica dell'Asse e per contro ne trae benefici positivi di integrazione e di potenza. Contributo in materie prime, in trasporti, in mano d'opera e soprattutto mettendo al «fondo comune» quella privilegiata posizione strategica che produce effetti di molta efficacia per la condotta economica della guerra. Ne riceve in cambio materie prime e manufatti, principalmente carbone e macchine utensili, di importanza vitale per la sua economia di guerra.

L'altro aspetto della solidarietà economica dell'Asse riguarda la comune politica del blocco dei prezzi, dei fitti, dei salari e dei generi di prima necessità, e quella per la difesa della moneta. I prezzi

rappresentano i veri termini di paragone con i quali si misura la capacità di acquisto di una moneta; bloccarli ad un livello tale che garantisca una giusta rimunerazione, significa assicurare il completo funzionamento dei settori più vitali dell'economia di guerra; significa difendere la propria moneta e far sì che i prezzi e le monete di altri paesi si possano ancorare ad essa con fiducia; significa rafforzare la potenza economica dell'Asse e preparare le basi su cui dovrà poggiare l'Ordine Nuovo.

In altri tempi le più nefaste perturbazioni economiche e i più colossali sconvolgimenti politici e sociali erano originati dalla continua instabilità dei prezzi. I lavoratori a reddito fisso in ogni aumento di prezzi venivano a trovarsi in condizioni di non potere più acquistare la quantità di merci, di vestiario, ecc., che acquistavano prima dell'aumento; veniva così alterato il rapporto fra prezzi e salari, e quando si riusciva ad adeguare stipendi e salari ai nuovi prezzi, l'aumentato costo della mano d'opera faceva sì che i prezzi subissero un nuovo aumento. Questi fenomeni sono stati studiati a fondo dai Governi dell'Asse, i quali hanno adottato ottimi sistemi per combatterli con soddisfacenti risultati.

In Germania la politica dei prezzi si basa essenzialmente sulla loro funzione sociale. Questa politica mira ad assicurare una giusta ripartizione dei beni economici ed ha per presupposto che i prezzi devono essere tenuti ad un livello tale che sia in armonia con la situazione dei salari e dei beni messi in circolazione. La nota legge dell'offerta e della domanda perde così molto della sua importanza, giacchè domanda ed offerta vengono messe costantemente in armonia per mezzo dei prezzi controllati dallo Stato.

Lo Stato possedendo una visione generale delle condizioni della Nazione ha modo di guidare razionalmente le forze economiche, e mentre ne coordina tutti gli elementi costitutivi evita la dispersione o la distruzione dei preziosi fattori del patrimonio nazionale. Creando i prezzi lo Stato da una parte tiene conto delle esigenze dei produttori, dall'altra permette a tutto il popolo, anche nei ceti più poveri, un tenore di vita sufficiente per il mantenimento della sua capacità fisica e intellettuale. Per fare ciò si compiono numerose verifiche aziendali, si esaminano le condizioni della produzione e dello smercio, si segue cioè l'ampio cammino della merce dal produttore al consumatore. Si vengono così a conoscere quei settori che non funzionano a dovere e si prendono i provvedimenti del caso.

UNA FUCINA D'ARMI TEDESCA

Le difficoltà che s'incontrano per una integrale regolamentazione dei prezzi sono molte, perciò è necessario che ogni cittadino affianchi l'opera dello Stato, opponendosi ad ogni tentativo di aumento illegale ed attenendosi a tutte quelle norme che al riguardo vengono emanate. Non tutti i settori della vita economica sono però bloccabili come i salari, gli stipendi, i pubblici servizi e gli affitti; molte attività, in conseguenza di varî e mutevoli elementi riescono a sfuggire al controllo, ed è appunto in questi settori che l'opera dello Stato deve essere integrata da quella dei cittadini.

Tra le molte attività della politica economica comune delle Potenze dell'Asse, a quella dei prezzi spetta un posto preminente. Con tutte le difficoltà che essa ha incontrato ed incontra è riuscita ad impedire oscillazioni gravi, e mentre ha impedito lo sviluppo di tendenze inflazionistiche ha assicurato a prezzi adeguati il minimo necessario alla vita. Questo risultato non è dovuto al caso ma ad una politica economica nuova, ardita ed accorta, che ha sconvolto addirittura dalle fondamenta formule e schemi teorici di altri tempi.

LAVORATORI AGRICOLI ITALIANI IN GERMANIA

Difendere i prezzi significa difendere la stabilità della moneta, che è il fattore basilare della sana e giusta circolazione monetaria. Essa si difende principalmente col controllo sulle divise e con una

intelligente ed accorta politica finanziaria. Fra i vari provvedimenti basta ricordare la imposta del 60 % sul *plus valore* della proprietà fondiaria, la limitazione dei dividendi e il raddoppiamento dell'imposta sulle cedole dei titoli azionari. Lo Stato riassorbe inoltre, il sovrappiù della moneta in circolazione attraverso la stipulazione dei prestiti pubblici. Si forma così un giusto equilibrio fra ricchezza simbolica, quale è la moneta, e ricchezza reale rappresentata dai beni economici e dai servizi, che viene mantenuto attraverso un complesso di operazioni che spesso mettono a dura prova tutta la vasta organizzazione della finanza statale. Ma la moneta è difesa con sicuro, preciso lavoro, senza molti rumori e senza provocare molti attriti e la mancanza di questi rumori ed attriti sta a significare che il funzionamento della finanza statale è completo in tutte le sue parti.

La solidarietà economica delle Potenze dell'Asse comporta uno sforzo grandioso. Esso viene sistematicamente messo in attuazione attraverso la piena reciproca fiducia, la vasta e complessa rete di scambi di materie prime, di prodotti e di servizi, per ottenere i quali si adottano gli stessi sistemi, le stesse concezioni economiche, adattandole naturalmente ai bisogni, alle aspirazioni e alle possibilità dei vari paesi. Attualmente si lavora per la guerra, ma non si perde di vista la pace vittoriosa che rivoluzionerà sistemi economici e sociali e darà al mondo una diversa conformazione politica.

Un appassionante problema

L'astronautica

del ten. col. GIUSEPPE MORMINO

La parola «astronautica» è stata coniata ad indicare l'aspirazione umana di viaggiare tra corpo e corpo celeste.

Trattò di astronautica, umoristicamente, senza saperlo, Luciano di Samosata quando narrò che la sua nave, spinta dall'uragano, venne scagliata dalla terra sulla luna. Gli stupefatti astronauti involontari conobbero i Seleniti che in quel tempo erano i cavalli-avvoltoi, i laganòpteri e i cemeròboli. Li trovarono in guerra accanita contro gli abitanti del sole.

Luciano volle forse soltanto asserire che tutto l'universo è paese?

E inconsciamente anch'egli fece dell'astronautica il magnifico Ludovico Ariosto incaricando Astolfo e l'ippogrifo di recarsi in pietosa missione per il recupero del senno d'Orlando paladino. Anche questo viaggio è un viaggio selenita.

Un altro che, più vicino a noi, immaginò parecchi modi per salire fino al nostro satellite fu quel Cyrano di Bergerac, uomo dotato di sapere non comune e d'intelletto versatile, del quale Edmondo Rostand fece un tipico eroe comico-sentimentale.

D'altro canto la letteratura di tutti i secoli non è povera di fantasie intersiderali. Nel '600 e nel '700 l'argomento fu anzi trattato con insolita ricchezza di invenzione. Bello sarebbe raccogliere in un'antologia di prose e versi le fantasticherie di questi candidi anticipatori.

Un uomo di gran nome si occupò tuttavia sul serio di astronautica e fu Isacco Newton che pensò di applicare i razzi ad un grave per ottenere una possibile traslazione oltre la zona di attrazione terrestre.

Ma assai prima di lui aveva toccato lo stesso argomento Leonardo da Vinci.

Oggi gli aeroplani stratosferici hanno raggiunto quote vicine ai 18 mila metri. E, certamente, con l'aiuto di un po' di fantasia per ora, si può asserire che dalla navigazione stratosferica all'astronautica se il passo è lungo non è impossibile.

La macchina aerea capace di simile prodigio è la nave a reazione di gas, un fuso metallico fondato sul principio del razzo.

Esiste un precedente remoto di carattere sperimentale di questo nuovo sfruttamento delle forze di reazione dei gas. Nel 1420, secondo una criptografia latina fu già costruito un motore-razzo, inventato dall'italiano Fontana.

Teoricamente la cosa è possibile. Il motore fondato su questo principio, una volta messo in marcia fa scattare velocemente in alto il fuso al quale è applicato. Nel 1926 e negli anni seguenti il generale Arturo Crocco scrisse sulla possibilità teorica di una macchina capace di raggiungere ad altissime velocità le più elevate regioni dell'atmosfera terrestre.

Secondo le cronache dell'anno 1886 l'ingegnere Brisson, nel bel mezzo del dicembre parigino, in compagnia di un assistente, sperimentava nelle acque della Senna una sorta di imbarcazione-razzo.

Molti spettatori delle due rive, incuriositi dai preparativi, guardavano e pazientavano. Dopo una detonazione improvvisa lo strano battello schizzò di colpo velocissimo sulle acque gelide. Seguì una formidabile esplosione che mandò in pezzi il battello e mise a mal partito gli esperimentatori.

Ai nostri tempi l'astronomo e aviatore Max Valier (morto nel 1930), studiato il modo di applicare il motore a reazione di gas ad un aeroplano, riuscì nel 1928 a realizzare il primo volo.

Alcuni voli in Italia, con lo stesso sistema, sono stati compiuti dall'aviatore Cattaneo.

In America Goddard, in Germania Oberth e Opel hanno studiato lo stesso problema. Valier e Oberth insieme avevano elaborato un progetto di nave a reazione che avrebbe dovuto in 5 minuti raggiungere 50.000 metri d'altezza.

Gli studi in corso fanno credere che non sarebbe da guardare con eccesso di diffidenza chi venisse a dirci che, quando che sia, si potrà navigare a trenta o a quaranta chilometri di altezza con una nave a reazione e percorrere, come scriveva Crocco, la distanza Roma-Parigi in 45 minuti e Roma-Nuova York in 90.

Sappiamo, d'altro canto, che si può sfuggire alla forza di attrazione esercitata dalla massa della Terra avendo a disposizione un esplosivo capace di imprimere a un solido la velocità iniziale di 11.800 metri per secondo. Ma esiste questo esplosivo? L'idrogeno e l'ossigeno dosati nelle dovute proporzioni non ci darebbero più di 4000 o 5000 metri per secondo. Esiste tuttavia il razzo, che ha il potere di funzionare anche nel vuoto.

Nella seconda metà dell'Ottocento si pensò sul serio al modo di entrare in relazione con gli abitanti di altri pianeti del nostro sistema. Potentissimi riflettori, ad esempio, e lancio di onde elettriche. Il matematico Carlo Federico Gauss proponeva di tracciare su una immensa pianura il teorema di Pitagora che, mediante colture di vario colore, sarebbe stato visibile da Marte, per dare modo ai suoi ipotetici abitatori di risponderci nello stesso modo e rivelarsi a noi terrestri.

L'immaginazione più spinta di allora sostituiva le attuali teorie astronautiche. Esistevano Verne e Wells, ma non Roberto Esnault Pélterie che ha scritto un volume intitolato appunto **L'astronautica**, nè Oberth che ha scritto: **Per la navigazione nell'universo.** Nell'Ottocento era la pura fantasia che si sbizzarriva: il Novecento tenta una strada che parte da concetti scientifici.

Pélterie ne **L'astronautica** ci dice che il gigantesco razzo metallico da costruire per inviare una rappresentanza dell'umanità sulla Luna dovrebbe essere «dirigibile e manovrabile». Aggiunge che in teoria il problema è risolto. Percorsa la prima parte del tragitto sidereo (Giulio Verne la fece percorrere a Michele Ardan e compagni chiusi nel proiettile della Columbiad: ma, osserva Pélterie, il cannone avrebbe dovuto esser lungo 657 chilometri, lunghezza che, se la risapessero, lascerebbe delusi i giovani lettori dell'incantevole scrittore), percorsa dunque una gran parte dei 400.000 chilometri che ci dividono dalla luna, giunto, voglio dire, al punto in cui la forza attrattiva della Terra è nulla, il fuso siderale dovrebbe cominciare a frenare per adagiarsi sofficemente sull'aspra superficie lunare. Il fuso avrebbe compiuto il suo viaggio in 48 ore e 42 primi, in tutto.

Fantasie, sulle quali tuttavia non si può nè si deve sorridere.

Chiudendo queste note dirò che di fronte a un problema così appassionante che riunisce in sè balistica, chimica, fisica, meccanica e fisiologia dobbiamo cercar di isolare dal nostro spirito la tendenza, che è innata in ognuno, a ironizzare in nome di una malintesa saggezza.

Shakespeare fa dire ad Amleto che esiste un certo numero di cose nel cielo e sulla terra di cui niente è scritto nei nostri manuali.

Pensiamo che il nostro tempo è velocissimo. E che la bellezza della vita e la vera saggezza sono fatte di volontà, operosità e fede.

TACCUINO DEL COMANDANTE

Camerata ufficiale, tu hai certo pensato, ed espresso ai tuoi collaboratori, idee essenziali per quell'opera educativa ed addestrativa ch'è sacra missione di ogni conduttore di uomini. Ma sei comandante di reparto in guerra! Sei assillato da ogni sorta di piccole e grandi cure: non hai avuto nè avrai tempo di fissar quelle idee su carta, per meglio ricordarle e diffonderle. Lo facciamo noi, in vece tua, nel Taccuino del Comandante

IX.

Più ardua è l'impresa e più propizio dev'essere l'ambiente.

Il problema dell'**AMBIENTE**, dipendente a sua volta dalla personalità tua di comandante e dalle relazioni che instaurerai tra i componenti del reparto, te compreso, si impone immediatamente al tuo pensiero fin dal primo tuo contatto con i nuovi dipendenti. Se già da tempo uno di loro ti conosceva, appena giunge notizia della tua destinazione al reparto si diffonde in esso non già la nozione fedele del tuo essere attuale, ma l'impressione che in quell'uno hai lasciato allora; e ciò anche se molti anni sono ormai trascorsi. Se invece sei alle prime armi come ufficiale, abbi subito cura di apparire a chi ti circonda, tale quale vorresti essere sempre giudicato.

Non credere di potere agire **soltanto** per continuazione ed imitazione di un predecessore anche ottimo: non potrai essere sicuro della bontà degli esempi se non li avrai sottoposti al vaglio dell'esame obiettivo. Ed allora sarà in definitiva il tuo retto criterio quello che ti darà impulso, guida e sostegno.

Perciò devi sempre formarti **idee tue** proprie, affinchè la tua azione riesca fondata su chiara consapevolezza e su sicura possibilità di far fronte ad eventi nuovi, senza subire sorprese. Tanto più che non potrai bene comandare il reparto in guerra se non avrai in esso stampato l'impronta della tua personalità.

L'ambiente del reparto deve avere le caratteristiche del **ben costrutto edificio**: armonica fusione di bellezza e di imponenza, di snellezza e di solidità.

Questa armonia di elementi discordi risponde anche ai criteri del minimo mezzo e del massimo rendimento.

Tutti sanno che per ottenere buoni combattenti è necessario assuefare la truppa a **vita austera e dura**: austera nelle abitudini, dura nella lotta contro ogni sorta di disagi, ostacoli, avversità. Ma occorre tener presente due grandi verità non sempre considerate:

che ogni sforzo ed ogni sacrificio vogliono ricompensa morale e materiale poichè anime e corpi sono stati egualmente impegnati nella lotta e nella sofferenza;

che l'italiano sopporta ogni fatica ed ogni privazione purchè non abbia modo di fare paragoni spiacevoli, ossia non abbia a sospettar l'esistenza di privilegi.

Tuttavia farai bene a seguire una certa sia pur rapida **gradualità** sia nell'indurire i corpi sia nell'irrobustire gli spiriti. E soprattutto porrai attenzione a non spingere troppo rapidamente i timidi ad atti di delicata responsabilità. Essi infatti, dopo avere osato lanciarsi, per effetto del tuo autorevole impulso, nelle paventate incognite d'una inconsueta iniziativa, sono presi dallo spavento di aver avuto troppo coraggio, e ritornano o cercano di ritornare precipitosamente sui propri passi, rischiando così di produrre inconvenienti peggiori che l'inazione.

È saggio cominciare con applicazioni al campo materiale; dopo di che è più agevole passare — per successive estensioni — al campo morale, ed alle esigenze d'ordine superiore, sino ad assuefare gli animi all'idea del pericolo e dell'ardimento.

Elevazione del «morale» cioè del tono intellettuale ed affettivo non s'ottiene con sole manifestazioni verbali; hanno valore positivo soltanto le realtà sostanziali; la parola le può illustrare ma non sostituire e tanto meno creare.

Il «morale» dev'essere tenuto alto per **tutti** col valorizzare il mandato di ciascuno: dannoso il decantare il compito di alcuni deprimendo, anche tacitamente, quello di altri.

Se c'è un incarico non utile allo scopo lo si sopprima: se non si può sopprimerlo, gli si riconosca tutto il suo valore, nulla di meno.

Comunque è deleterio dividere una compagine — che deve esser fascio serrato di energie combattive in due diverse frazioni: il settore dei «prediletti» e quello dei «negletti».

Il comandante che vuole inspirare piena fiducia ai propri inferiori deve **vivere** come **in una casa di cristallo;** deve ragionare quanto più possibile ad alta voce; deve essere espansivo, sincero, facilmente accessibile: solo le confidenze inspirano ed attirano le confidenze. Soprattutto non deve essere freddo. Può essere rigido, a condizione di essere rigidissimo nei propri riguardi; può anche essere severo, pur di essere ultrasevero verso se stesso.

Ma apatico non mai!

Un superiore che non **s'impegnasse** a favore dei suoi dipendenti, che si astenesse quanto più possibile da decisioni e da mosse un po'... ardite, per la preoccupazione di salvaguardarsi la carriera ed il queto vivere, sarebbe forse sopportato e magari benvoluto in tempi di normale vita di guarnigione: ma in guerra non avrebbe ascendente, ed in combattimento non sarebbe seguito con slancio.

Il nostro soldato invece sente di potere consacrarsi tutto al dovere e nella lotta cruenta sacrificarsi generosamente, poichè nei superiori trova generoso altruismo, piena dedizione alla loro sacra missione di capi; ed ha in sè la certezza ch'egli può tutto dare alla Patria, dal momento che ai giusti diritti ed ai legittimi interessi suoi e dei suoi cari provvedono quelle stesse autorità che in nome della Patria gli additano via, doveri e mète.

Siano tuoi criteri fondamentali, nello stabilire vigilare e regolare i rapporti di ogni genere tra i componenti tutti del reparto:

il **senso di dignità umana,** che appunto in virtù di questo aggettivo deve essere egualmente instillato in ognuno, e da ognuno egualmente manifestato non con vuote pretese ma con corretto comportamento: chi esercita continuo e vigile controllo di sè inspira già, per questo solo fatto, ammirazione;

la **solidarietà reciproca,** che eleva gli animi al disopra del livello primordiale individualista e costituisce la più solida giustificazione, a titolo di reciprocità, dei diritti del singolo: « ama e sarai amato »; « servi e sarai servito »; « dimentica te stesso per gli altri, e gli altri penseranno a te prima che a loro stessi »;

la **coerenza perfetta** tra dire e fare, tra insegnare e praticare: ogni disarmonia sia pur minuta è avvertita e sentita anche dall'istintivo intuito del più rozzo dei soggetti.

Poichè cameratismo e coesione sono preziosi fattori di potenza sui quali avrai bisogno di fare assegnamento sicuro nei momenti più ardui, non abbandonarti alla classica ma talora fallace massima del **« divide et impera ».** Tal criterio che poteva esser praticamente utile in altri tempi, e potrebbe esserlo ancora per domini vasti ed eterogenei, mal si attaglia ad ambienti limitati, e soprattutto ad elementi sensibili ed intelligenti come i nostri soldati.

È molto facile — se non si è vigili e previdenti — che la equità si meccanizzi e cristalizzi in uniformità; che la ovvia preponderanza della collettività sul singolo mortifichi e soffochi la personalità dell'individuo; che non si sappia cioè delimitare praticamente e quindi rispettare equamente il settore nel quale domina assoluto il diritto dell'ente collettivo e quello nel quale è intangibile il diritto della persona.

L'applicazione assoluta ed eccessiva del criterio che l'individuo è nulla rispetto alla collettività non giova a questa; anzi, deprimendo dignità autonomia ed iniziativa dell'uomo, ne fa un automa obbediente ma passivo, forse anche rassegnato alla propria inferiorità ma non volitivo non ingegnoso non audace.

Un comandante di spiccato senso pratico adotta invece un altro criterio, che è ben più utile e redditizio, in quanto è meglio compreso e più largamente condiviso dai dipendenti: quello di chiedere ed ottenere in nome ed in virtù di una ineluttabile **necessità.** Ed ecco allora che tutta la vita dell'ambiente riesce ben presto intonata, ordinata, ricca di fervore, e feconda di felici risultati.

Il comandante deve sapere essere, anche se giovane, cordiale ed autorevole fratello maggiore del soldato: tener luogo di padre esigente ma affettuoso, austero ma affabile, inflessibile nello esigere il dovere ma umano nel comprendere valutare e correggere le native debolezze d'ognuno, vicino sempre con lo spirito e con la persona alla truppa, lieto di condividere con essa disagi e soddisfazioni, dolori e gioie, rischi e gloria.

Coltiva assiduamente in te e nei tuoi dipendenti il bene inteso senso di **amor proprio;** ma sii accorto nel regolarlo e mantenerlo nel giusto tono, affinchè non degeneri in suscettibilità od in orgoglio.

Suscettibilità è sempre sintomo di scarsa obiettività; l'orgoglio è in fondo meschinità; l'amor proprio cerca invece il proprio soddisfacimento nella elevatezza dell'utile sapere e nella efficacia del sapere fare.

Approva o riprova, accetta o respingi, valuta o critica, imita o condanna idee od atti altrui, secondo che la coscienza ti suggerisce e la disciplina ti consente; ma non giudicare mai sulla sola base della tua sensibilità, e nemmeno secondo i moti del tuo più o meno vivace temperamento.

Menti e coscienze sentono l'influsso delle forze esteriori quindi anche del tuo potere disciplinare; ma conservano nell'intimo la propria libertà. Questa, sotto il deflagrar degli eventi, assurge ad eroismo o si scatena in basso sfogo d'istinti, a seconda che è stata elevata a dignità e virtù, o compressa in non rassegnata sopportazione.

Non valerti perciò — assolutamente mai — della costrizione disciplinare per coprire i tuoi errori, o per sottrarti alle tue responsabilità, o per far tacere giusti desideri o prevenire fondate critiche. Bensì:

ascolta tutti;
conferisci poteri a pochi e ben capaci;
assumi per te solo la somma delle responsabilità.

E ricorda che sono deleteri per il principio di autorità coloro che « non vogliono sentire »: che troppo facilmente si stringono nelle spalle, che scansano responsabilità e fatiche trincerandosi dietro cento buoni motivi di non ingerenza e di non intervento.

Poichè sei ben persuaso, ed hai più volte proclamato, che i fattori morali sono preminenti e preponderanti, ponili sempre in primo piano nella elaborazione delle tue decisioni.

E stai bene attento a non fare — nemmeno involontariamente — da spegnitoio agli spiriti dei tuoi uomini con frasi pungenti od ironiche, o con atteggiamenti di indifferenza o di agnosticismo per quelle che sono le tue incombenze o per quanto comunque interessa i tuoi dipendenti. Al contrario, non lasciarti sfuggire occasione alcuna per dimostrare la tua dedizione al dovere, la tua comprensione dei sentimenti e dei bisogni dei tuoi uomini, la tua generosa volontà di utilizzare per il bene comune ogni moto interno ed ogni attitudine manifesta o latente.

Rifuggi da ogni atto od espressione che possa far pensare:

a tua ripugnanza per quei principi o doveri dei quali, come comandante, devi essere assertore e propugnatore,

a tua dimenticanza — quando tocchi a te l'osservarle — di quelle massime che proprio tu, quando giovava alla tua tesi, hai affermato con tutta l'autorità del tuo grado e tutto il vigore del tuo eloquio.

Guardati dall'adontarti, anche soltanto nel tuo intimo, per un buon suggerimento o per una deferente proposta di emendamento a decisioni tue od a prescrizioni vigenti: pretendi soltanto che la forma sia estremamente corretta ed il movente nobilmente elevato. La tua autorità dipende dalle tue qualità intrinseche, dalla rispondenza delle tue capacità con la tua responsabilità, non dal grado che rivesti, nè dal posto che occupi, nè dal silenzio che potresti imporre a pur giuste rispettose considerazioni.

Poichè tu sai ed affermi che la maldicenza e la critica demolitrice costituiscono la peggior tabe della collettività, fa che nessuna tua parola, nessun tuo gesto possano essere interpretati — anche contro le tue intenzioni — come disapprovazione verso superiori o colleghi.

Poichè comprendi bellezza ed efficacia dello **spirito di corpo,** non indurti troppo facilmente a scompaginare — specie nella imminenza di cimenti o di prove od anche di cerimonie solenni — le frazioni di cui è composto il tuo reparto.

Poichè devi conservare ed anzi accentuare la combattività nei tuoi uomini, non essere troppo corrivo a punire chi è venuto alle mani con un suo pari grado « per futili motivi ». Se è venuto alle mani, i motivi non erano futili per lui; nè puoi esser sicuro ch'egli impari ad essere superiore a certe miserie della vita soltanto attraverso a quella punizione che probabilmente non lo convince del tutto. Se andrai bene in fondo alle cause dell'episodio, vedrai che esso è derivato da motivi prossimi o lontani di risentimento o di rancore; dopo di che ti avverrà talvolta di punire il percosso e di dar ragione, almeno in cuor tuo, al percotitore.

Più spesso ti avverrà di scoprire, in tale esame, fatti o situazioni o stati d'animo ai quali era ormai tempo che si ponesse rimedio; e così potrai intervenire, anzitutto eliminando le cause, e poi facendo giustizia sui protagonisti dell'episodio. E la **punizione** — seppure punizione infliggerai — riuscirà, così, sicuramente **giusta** e, ciò che importa ancor più, **convincente.**

Ma perfettamente inutile anzi dannosa sarebbe la bonarietà esteriore se si limitasse a pura forma sotto la quale tentassero di celarsi freddezza d'animo, indifferenza per gli altri, egoismo od anche semplicemente egocentrismo. I grandi animatori e trascinatori hanno parola rude e non melata, sentimento generoso e non egoistico, spirito franco e non artificioso, pensiero lineare e non tortuoso, idee semplici e chiare e non mai complicate o nebulose, viso aperto e non mai sfingeo, eloquio agevole e trasparente e non ricercato nè presuntuosamente ermetico.

Non mai abbastanza deprecato è il dannosissimo malvezzo di taluni superiori — specie di grado modesto — che ritengono marcare la propria importanza con la negligenza e la sciattezza del saluto e del tratto. È un controsenso che urta la sensibilità e la dignità dell'inferiore, il quale non capirà e non ammetterà mai che il suo superiore non si senta in dovere di essere migliore di lui anche in **correttezza** ed in **cortesia.** Un sovrano, che rispondeva con premuroso e accentuato levar di cappello al saluto dei sudditi, richiesto del motivo rispondeva: « Non è ammissibile ch'io non sia re anche in materia di finezza ».

Cura con il massimo scrupolo la **regolarità dei servizi,** anche i più modesti; fa che un pronto efficace rimedio intervenga ogni volta che una causa di forza maggiore arrechi turbamento alla vita del reparto: assicurerai, a questo, ordine, disciplina, fiducia, compostezza e saldezza non comuni.

La **consulenza**, più che un vero e proprio servizio a sè stante, dev'essere un aiuto cameratescamente e cordialmente offerto da ogni militare verso altri, a seconda delle proprie specifiche possibilità, e qualunque sia la reciproca situazione di grado.

Non usare mai — per indicar soldati — il manierato e sdolcinato nomignolo « soldatino »: soldato, anche se si tratta di giovanissimi, vuol dire **uomo** in tutta la più estesa significazione della parola.

Al soldato parlerai in forma piana, a periodi brevi, incisivi, non frettolosamente rincorrentisi l'un altro; sempre che possibile preferirai al monologo la forma interrogativa, alla « conversazione » a reparto riunito il colloquio da solo a solo od a piccoli gruppi. Sappi sempre e chiaramente quello che intendi dire, ma non preparare frasi eleganti. Scelto l'argomento, determinato il concetto, lascia che affetti e convinzioni ti suggeriscano le parole: la **spontaneità** è la migliore alleata nell'opera del persuadere. E il popolo capisce quando le parole vengono non soltanto dal cervello ma anche dal cuore, poichè allora esse hanno il tono caldo della inspirazione, il riflesso della luce interiore, la ferrea logicità delle cose lungamente ed obiettivamente meditate ed irrevocabilmente decise.

Cerca sempre di dimostrare, con parole che enuncino fatti e con opere che confermino le tue parole, come ogni atto di virtù, ogni manifestazione di affetto, ogni anche minima ed abituale cortesia comportino rinuncia a grandi o piccole comodità, talora accettazione volontaria di vero e proprio sacrificio; e da quella rinuncia e da quel sacrificio prendano valore. Verità, che assume la sua più alta espressione nell'aforisma **amare è soffrire.** L'esemplificazione, che ti sarà utilissima nello insegnamento di questa così diffusa realtà, va dal saluto militare o civile, sino allo estremo olocausto per la Patria.

Applica soltanto dopo riflessione inspirata a molto buon senso pratico le massime correnti, specie se sintetiche e perentorie: spesso sono interpretate in modo dannoso.

Così il « **de minimis non curat praetor** » può condurre a dannosi agnosticismi se il « praetor » considera minimi i sia pur modesti sintomi di seri fatti psicologici ossia « morali » come si suol dire. E riesce ancor più dannoso, se il « praetor » si adagia su quella massima per sua comodità, e, sotto il principio talvolta sano talvolta specioso del « decentramento », sfugge a noiose incombenze ed a pericolose responsabilità a lui spettanti.

Così il « **silenzio è d'oro** » è massima egoisticamente prudenziale, che può condurre a tacere ciò che invece è necessario e doveroso dire.

Nè meno dannosa può riuscire la sentenza « **chi va piano va sano e va lontano** » adatta più ad una esistenza vegetativa e ad una attività cautamente profittatrice, che alla vita generosa ed all'azione ardimentosa del militare.

Non credere che occorrano sempre e continuamente tuoi personali diretti interventi per regolare bene la minuta vita del reparto. Una volta che, nei primi tempi del tuo comando, avrai dato forma forza e vita all'ambiente, questo, in vece tua e conformemente al tuo influsso, agirà per **suggestione.**

Ma già diretta potente suggestione avrai esercitato sin dai primi atti sui tuoi dipendenti grazie al calore del tuo sentimento, alla pienezza del tuo convincimento, alla fermezza della tua volontà, alla equanimità e giustezza di ogni tuo giudizio e di ogni tua disposizione, alla chiarezza persuasiva delle ragioni e degli scopi che tu quando possibile esporrai a sostegno e ad illustrazione dei tuoi ordini.

Allora molti — se non tutti — vedranno, o meglio sentiranno la personalità di chi li comanda; e naturalmente istintivamente tenderanno a conformarsi ad essa; infine l'accettazione dei più diverrà abitudine per tutti.

Nella luce schietta che viene dalla spiritualità del comandante si crea e s'afforza la **comunanza del sentimento:** sentire allo stesso modo, amare apprezzare disdegnare odiare all'unisono.

Dalla comunanza del sentimento sorgerà la potente convergenza delle volontà e delle energie operanti, e da questa la unione salda nella buona o nella mala sorte: lavorare e soffrire, persistere e riuscire, lottare e vincere insieme, nelle stesse condizioni, nello stesso stato d'animo, per gli stessi motivi, per lo stesso scopo. I restii siano trattati più col silenzio che con le parole; più con la tacita disapprovazione dei più che con le ormai vane esortazioni; meglio, se mai, severamente punirli nei casi di ben precisate mancanze: finiranno con l'uniformarsi. I rari recalcitranti avranno, oltre alle sanzioni regolamentari, il più duro dei castighi: il disprezzo della comunità.

Non è del tutto esatto che la massa abbia la maggior fiducia in un capo sempre algidamente calmo: la massa vuole essere condotta da un uomo **superiore,** ma sempre e molto **umano.** Essa comprende come e perchè il capo si inquieti di fronte ad errori di cui preveda i pericoli e i danni; si compiace e si sente sicura quand'è agli ordini di un comandante che, nel momento in cui gli animi dei più si smarriscono, resta padrone di sè, incita ed incuora, assume tutte le responsabilità; che, con la pronta sua risolutezza, dimostra di avere chiara nella mente la visione del da farsi, e salda nel cuore la fede nella causa, la volontà di vittoria, la fiducia in sè e nella propria gente.

Chi non ha sentito su di sè lo sguardo del soldato nelle fasi più epiche della battaglia; chi non ricorda quegli occhi — così insolitamente espressivi — che cercano sul volto dell'ufficiale i segni della decisione della serenità della certezza, colui non saprà mai quanto grave responsabilità pesi sull'uomo che deve **condurre altri uomini in combattimento;** sul capo che con un cenno o con una parola può decidere della vita o della morte di tanti bravi suoi figli spirituali, e, di riflesso, trarre a fortuna od a rovina tanti altri ch'egli forse neppure conosce ma che pur sente vicini al proprio cuore !

Rigor di logica, calor di affetti, irreprensibilità di costume, forza di volontà, fermezza di carattere, vigore di vita, fervore di opere, rettitudine di giudizio, emanando in costante armonia d'insieme dalla personalità del comandante, dànno anima e tono all'**ambiente.**

E questo, riflettendo la propria schietta luminosità sugli animi, li rende veramente degni dell'insuperabile onore di servire la Patria, sino all'estrema vetta dell'eroismo.

E tu, formatore e conduttore di soldati, che a così alta meta aneli di giungere, non avrai che da formare e perfezionare te stesso, con l'appassionata cura del costruttore e dell'artista; e poi amare il tuo reparto ed i tuoi uomini, e vivere con essi e per essi. Allora li sentirai uniti a te e quasi con te immedesimati e fusi; e li avrai sempre, nell'avversa come nella fortunata vicenda, fedeli e devoti, forti e sereni, tenaci e arditi, pienamente sicuri di te, irremovibilmente certi della **vittoria** !

Ascoltami conducente...

del ten. col. veterinario CARLO MAZZOLETTI

Il progressivo generalizzarsi dell'impiego di mezzi di trasporto meccanici ha ridotto e riduce sempre più il numero di coloro che hanno pratica di equini; e pertanto diviene sempre minore, nei reparti, la proporzione degli uomini che, prima del servizio militare, hanno acquisito idoneità al governo di cavalli o di muli.

Se è vero che, nei riguardi del cavallo, un certo senso di simpatia può accelerare i tempi dello impratichimento, ben di rado ciò avviene nei riguardi del mulo, animale modesto, utile, serio e sobrio, ma non elegante, non bello, non grazioso, non atto a dare agli uomini quelle soddisfazioni di ordine estetico e sportivo che ad essi dà invece, più o meno largamente, il suo aristocratico fratellastro.

Per di più il mulo è poco espressivo nelle sue manifestazioni, fin tanto che non si abusa della sua pazienza (ed allora son calci, botte, strascichi di reciproco astio); d'altra parte, la mancanza di consuetudine toglie al giovane soldato la capacità di comprendere il linguaggio non poco ermetico dell'orecchiuto suo compagno di fatiche e di pericoli.

Ne conseguono un protrarsi ed un permanere a lungo di malintesi e di errori, che — specie in guerra — sono cagione di grave danno.

Nell'intento di ovviare a tale inconveniente, un comandante — vecchio soldato che all'amore per i suoi uomini congiunge un vivo interessamento per gli «umili ausiliari del combattente» (1) ed è pertanto avvezzo da lungo tempo a comprendere od intuire indole, necessità, generosità ed... umori degli uni e degli altri — ha voluto facilitare tra essi la pronta e completa intesa, pregando un bravo ufficiale superiore veterinario, il dott. Carlo Mazzoletti, di esprimere in certa forma particolarmente suasiva i consigli ch'egli, nella sua pratica professionale, instancabilmente prodigava. Ne è scaturita una specie di traduzione, in un italiano familiare ed agevole, di quei segni discreti con i quali il mulo cerca e talora pretende di farsi capire dall'uomo.

Nel pubblicarla, pensiamo far cosa gradita ed utile soprattutto ai giovani ufficiali balzati con transizione alquanto rapida dalla vita civile in reparti dotati di quadrupedi, dei quali essi non hanno una conoscenza pratica abbastanza approfondita.

IN SCUDERIA

«Scuderia, casa mia!»

Non spetta a te sceglierla, ma tu puoi migliorarla. Ricordati che, se è inadatta, provoca da parte mia certe mosse che hanno il vero significato di proteste ma che, il più delle volte, sono prese in mala parte per la semplice ragione che non sono capite.

Fa in modo che sia comoda, asciutta, illuminata, ariosa, ma senza correnti o riscontri d'aria.

Sole, aria, pulizia, sono i miei migliori amici, perchè mi difendono dalle malattie.

Se la scuderia è stretta e noi vi siamo dentro in troppi non chiudere completamente porte e finestre, nemmeno di notte.

Se, coi bovini, sei abituato a tener la stalla calda, chiusa e poco arieggiata, devi sapere che a me invece, una scuderia stretta, umida, senza aria, senza luce, mi renderebbe stizzoso, mi farebbe ammalare, ed allora chi lo porterebbe il mio carico?

Fammi una buona lettiera, piana, orizzontale; io mi troverei male su un piano inclinato e lo capiresti vedendomi stare indietro sulla lettiera, oppure raspare e smuovere la paglia con le zampe davanti, per livellare il piano, oppure mettermi di traverso.

Legami lungo, perchè così potrò coricarmi; infatti, se è vero che mi riposo anche stando in piedi, è certo, d'altra parte, che, potendolo, mi coricherò volentieri, specie dopo dure fatiche.

Se ti fosse impossibile trovarmi scuderia adatta, lasciami pure all'aperto, purchè la stagione sia buona; ne guadagnerò in salute, benessere, robustezza.

ALIMENTAZIONE

«L'occhio attento del padrone fa ingrassare lo stallone»... ed anche il mulo

E tu, se non sei proprio il mio padrone, sei il mio protettore.

Difendi la mia razione; fa che arrivi tutta fino alla mia bocca.

Sorvegliami mentre mangio, affinchè i vicini, ingordi e voraci, non me ne rubino una parte, ed io stesso non ne sciupi.

Dammi da mangiare possibilmente ad ore fisse. Alla ora solita del pasto, ci vedrai tutti ritti, testa alta, occhio attento, orecchie diritte, in attesa della profenda e se questa ritarda a venire, ti mostreremo la nostra impazienza, raspando, scalpitando ed anche calciando.

Prima dammi il fieno, poi fammi bere; indi, dopo circa un'ora, dammi il mangime. Così facendo mangerò meglio e non correrò il rischio di fare indigestione.

Sii bene attento; guarda che il fieno e la paglia non siano guasti, polverosi. Se mi sentirai sbruffare, capirai che nel fieno c'è polvere e muffa che mi fanno il solletico nel naso, nella gola.

Ricordati che può bastare un pugno di fieno ammuffito per farmi ammalare ed anche morire. Ed allora, senza il mulo, come potrà vivere e combattere il soldato?

(1) *Titolo di un nostro Manualetto di tecnica militare.*

Se mi dai il mangime nella musetta, sostienila con la mano finchè non lo avrò finito tutto; se no dovrò aiutarmi da me come posso, con movimenti della testa, ed allora purtroppo ne butterei fuori molto, senza volere, o me ne farei entrare nelle narici, col pericolo di soffocare.

Anche se mi darai l'energon nella mangiatoia, stammi vicino e fa in modo che il mio vicino non me ne porti via.

Ricordati che anche fra noi muli vi sono i piccoli ed i grandi mangiatori. Separaci perciò in due gruppi, tenendo conto della statura e della grossezza e così eviterai dimagramento in quelli di noi che masticano adagio, e coliche in quelli che divorano in fretta.

Quanti muli restano magri e deboli per la ghiottoneria del vicino!

Come tu, dopo aver consumato il rancio, pulisci la gavetta, altrettanto dovrai fare con la mia musetta, rivoltandola, scuotendola, esponendola all'aria, al sole e lavandola ogni due o tre giorni. Il cattivo odore e la sporcizia della musetta mi disgustano tanto da farmi rifiutare il cibo.

Non insistere a farmi mangiare se vedi che non ho fame; è quasi sicuro allora che sono ammalato: fammi visitare.

ABBEVERATA

« Bevuta mancata, razione sciupata »

L'acqua mi è necessaria quanto il mangiare; ricordatelo bene. Se ho sete, non mangio; e se non mangio, mi indebolisco. Se mi vedi sfiancato prova a farmi bere. Te ne convincerai.

Fammi bere almeno tre volte al giorno d'estate, e due d'inverno, sempre a sazietà, interrompendo di tanto in tanto l'abbeverata. Ricordati che ho bisogno di bere di più nelle prime ore del pomeriggio ed al calar della sera.

Procura che l'acqua sia pulita, di conduttura, di fiume, o di cisterna, non troppo fredda; scarta le acque stagnanti, perchè malsane.

Usa sempre gli appositi abbeveratoi, non farmi bere dentro ai fiumi; ciò, a lungo, rovinerebbe i miei piedi, e rischierebbe di farmi andare della sabbia nello stomaco.

Ricordati che io, a differenza del cavallo, di solito stento a cominciare a bere. Mi vedrai dapprima sfiorare l'acqua col muso, poi rialzare la testa, guardarmi attorno; allora tu, credendo che io non abbia sete, penseresti di ricondurmi in scuderia. Sarebbe un grosso sbaglio! Tienimi invece qualche minuto vicino all'abbeveratoio, anche se ti dò l'impressione di non voler bere; ti persuaderai, quando mi vedrai cominciare l'abbeverata e magari bere a lungo. Non aver fretta di allontanarmi dall'abbeveratoio.

Se sono sudato non farmi bere subito, ma aspetta che sia passata almeno una mezz'ora. Nel frattempo, dammi un po' di foraggio o di paglia, mi eviterai il pericolo di coliche che potrebbero farmi morire.

GOVERNO

« Mulo pulito, già mezzo nutrito »

Se mi vuoi sano, lucido, vivace, resistente, tienimi pulito.

Come tu ogni giorno devi lavarti il viso, così ogni giorno devi farmi governo.

Ma bada di pulirmi bene tutto il corpo, anche dove ho dei crini (ciuffo – criniera – coda – nodelli), perchè lì si nascondono più facilmente i pidocchi.

Ricordati che la striglia mi fa male sulle parti dure (testa – spina dorsale – stinchi) e mi fa solletico ai fianchi e sotto il ventre. Su queste parti adopera la brusca ed il tortiglione di paglia e se, ciò nonostante, sarò ancora irrequieto e non starò fermo, mettimi il filetto e, tenendo una redine in mano, continua a fare governo. Vedrai che mi calmerò.

Non battere mai la striglia sul mio zoccolo per far cadere la polvere che vi si sarà accumulata, perchè dentro allo zoccolo vi sono parti delicatissime e sensibilissime.

Ti mostrerò di essere pulito quando battendo la striglia su un sasso o per terra, ne cadrà una polvere chiara, composta quasi tutta di pellicole.

Governami sempre fuori scuderia se non c'è vento e se non fa troppo freddo.

Anche noi, muli, non siamo tutti uguali: sii paziente con me, parlami mentre mi fai governo, imparerò a conoscere la tua voce: ci intenderemo.

TOLETTA

« Coda stremenzita mosca imbaldanzita »

Lascia che i crini della mia coda crescano, mi difenderò dalle mosche e mangerò più tranquillo.

Tienimi invece rasata la radice della coda, la criniera, lo sperone, il ciuffo; migliorerò nell'aspetto e non prenderò tanto facilmente pidocchi e rogna, due malanni che dovrai temere come la peste.

Ogni giorno lavami gli occhi e le narici, e puliscimi sotto ai piedi.

MODO DI TRATTARMI, DI AVVICINARMI, DI ALZARMI I PIEDI, DI CONDURMI

« Un po' di dolcezza, val più d'ogni asprezza »

« Pazienza e attenzione, fan più che il bastone »

Anch'io, come te, son fatto di carne, di ossa, di sangue, di nervi. Trattami con dolcezza, con buone maniere, accarezzami: otterrai molto di più con minore fatica e con minore fastidio, che maltrattandomi. Obbedisco più volentieri alla tua voce che alle bastonate. I buoni trattamenti valgono per me, come le ricompense per te.

Mi manca la parola per dirti quanto io soffra, quando tu mi trascuri.

Sono generoso; ti scuso se mi batti un pò perchè raspo la lettiera allo scopo di livellarne il piano; o se mi fai patir la sete perchè il posto dell'abbeverata è lontano; o se senza volere, mi fai patir la fame; o se mi dai con la brusca perchè non posso fare a meno di muovermi quando mi fai male o mi solletichi raschiandomi i fianchi, il dorso, gli stinchi con la striglia. Ma purtroppo, qualche volta posso inasprirmi, mi può scappare la pazienza; ed allora la mia natura si ribella, facendoti intendere la ragione con qualche calcio, che potrebbe riuscire grave, senza mia malignità, perchè i miei occhi non vedono all'indietro.

Procura di avvicinarmi sempre dal lato sinistro, avvertendomi con la voce e con la mano alzata. Non correre mai improvvisamente verso di me: mi potrei spaventare e così, senza cattiva intenzione, scalciare o scappare e far male a me, od a te, o ad altri.

Per alzarmi il piede anteriore sinistro, non fare come il coscritto, il quale si attacca con tutte e due le mani allo stinco tirandolo in alto; e non sempre ci riesce: fatica sprecata.

Fai invece così:

appoggia la mano sinistra alla mia spalla sinistra, e spingi leggermente; afferra con la tua mano destra (palmo volto in avanti) il mio stinco sinistro e tiralo un pò verso di te: riuscirai senza alcuna difficoltà. La stessa manovra, in senso opposto, farai per alzare l'anteriore destro.

Per alzarmi il piede posteriore sinistro:

scorri col palmo della mano sinistra lungo il dorso sino a raggiungere la groppa e la punta dell'anca; appoggia la mano destra alla natica e scorri con essa lungo la gamba; raggiunto lo stinco, che afferrerai sulla parte posteriore con il palmo della mano volto in avanti, spingi leggermente con la mano sinistra, sempre appoggiata all'anca, l'arto dal lato opposto, e con la destra tira in alto e leggermente verso te lo stinco. Subito ti darò l'arto, che appoggerai sulla tua coscia, come si fa per ferrare.

Stessa manovra, mani invertite, per l'arto opposto. Le figure murali e l'esempio dei camerati più pratici, ti aiuteranno a capire ed a fare bene queste cose nuove per te.

Per condurmi: non farmi mai uscire dalla caserma, dall'accantonamento, o dall'accampamento senza filetto; potrei spaventarmi e forse scappare; questo mi riuscirà difficile se mi avrai messo il filetto o la briglia.

Se per caso tu dovessi condurmi con la sola capezza e se capisci che io sono nervoso o pauroso, fa passare la catena al di sopra del mio naso, tenendola stretta sotto al mento. Ma sarà sempre meglio mettermi il filetto: perchè la catena mi fa male, e il male mi fa diventare cattivo.

Stai sempre alla mia sinistra, all'altezza della testa, tieni le redini salde in pugno, e non troppo lunghe.

LAVORO

« Chi nell'ozio si compiace, d'ogni vizio è pur capace »

Questo è vero e giusto anche per me, che sono come un motore, e, per di più, sono vivo e perciò sono doppiamente fatto per lavorare.

Più mi terrai a riposo e più mi vedrai intristire, e diventare capriccioso.

Più lavoro e più sto bene. Bada però che non mi manchino le cure necessarie per riposarmi e compensarmi delle fatiche fatte.

Adoperami ogni giorno, mi vedrai aumentare l'appetito, sparire il troppo grasso (che è come la ruggine per i miei muscoli), diventare più snello, più tranquillo, tirare meno calci; e conservarmi bene allenato, pronto cioè a servirti bene in ogni occasione.

Spesso però mi accorgo che fai lavorare soltanto me e certi miei compagni, come me docili, buoni, generosi; mentre gli altri, che sono indocili, rustici, calcitranti, li lasci sempre a riposo, attaccat

alla campanella. Ma non sai che così facendo affatichi troppo me ed i miei buoni compagni, mentre fai sempre più incattivire gli altri?

Il lavoro sana ogni vizio, anche in noi. Ci ammansisce, ci abbonisce, ci doma.

Prova a far lavorare ogni giorno anche quelli cattivi; non cedere alle prime resistenze; non impazientirti per i primi insuccessi, insisti con tenacia, pazienza, buone maniere, prendendo, beninteso, le dovute precauzioni; vedrai che, quasi sempre, riuscirai.

È tutta questione di pazienza, di ripetizione, di persuazione; tutto sta nel farci capire ciò che dobbiamo fare. Se vedi che non andiamo d'accordo devi cambiare il tuo modo di fare con me. Impareremo a conoscerci. Ne ho visto molti di miei compagni, cattivi, irascibili, diventare migliori di noi.

FERRATURA

« Ferro mancato, mulo stroncato »

Come tu non potresti camminare a lungo senza scarpe o con le scarpe troppo consumate su terreno accidentato, così anch'io mi azzopperei camminando senza ferri o coi ferri troppo vecchi.

Vigila perchè i miei ferri siano ben saldi agli zoccoli, che non siano troppo consumati.

Raccomanda al maniscalco di trattarmi bene, di usare il torcinaso soltanto in casi rarissimi e cioè quando abbia provato, con le buone maniere, e non sia riuscito a tenermi quieto.

Basterà, il più delle volte, un po' di foraggio a tranquillarmi.

Se tornando dalla mascalcia mi vedi zoppicare, vuol dire che i ferri sono troppo stretti, che qualche chiodo mi fa male. Riportami subito al maniscalco perchè ripari il danno.

BARDATURE

« Peggio una fiaccatura, che una fatica dura »

Le fiaccature mi rendono spesso indisponibile per lungo tempo; e possono mettermi fuori servizio proprio al momento nel quale io sarei più necessario.

La colpa è quasi sempre del basto, del collare, del pettorale, o, per dire meglio, di chi li ha lasciati in cattivo stato di conservazione, o li ha male adattati al mio corpo.

Ti dirò nel capitolo successivo che cosa dovrai fare per evitarmi questi dolorosi guai.

IN MARCIA

« Aria, acqua, striglia e biada: farà il mulo lunga strada »

Il lavoro giusto, regolare, metodico serve a mantenere in buone condizioni; il lavoro gravoso, sregolato, incessante, senza un pò di sosta e di riposo, mi porta grave danno, tutto a tuo discapito.

È necessario, assolutamente, evitarmi strapazzi, fiaccature, coliche, zoppicature.

Procurerai :

di mantenermi sempre allenato al lavoro e ben nutrito;

di fare attenzione che i basti ed i finimenti siano sempre ben puliti, in buono stato d'uso, sia nei corami, sia nell'imbottitura;

di usare per me sempre lo stesso basto, che si adatti al mio corpo come una buona scarpa al tuo piede. Ricordati che: « basto inadatto, mulo disfatto »;

di regolare il carico a seconda della mia età, della mia grossezza, della mia forza, della mia resistenza, della lunghezza del percorso e delle salite o discese che dovrò fare;

di non farmi trottare, neppure per serrare le distanze: l'*andatura del mulo è il passo*: evita le brusche fermate, le girate di botto, le brusche partenze; altro è correre, altro è arrivare: non sempre chi corre arriva, specie se è carico;

di non dimenticare negli « alt » di verificare e di riassettare il carico, e di esaminare i punti del mio corpo ove facilmente avvengono le fiaccature (garrese, costato, dorso, spalle, ascelle, petto);

di non troppo affaticarmi; non attaccarti alla mia coda nelle salite;

di farmi bere qualche pò d'acqua, prima di riprendere la marcia, specie se fa molto caldo e se c'è ancora molto cammino da percorrere;

di accorciare la braca in discesa ed, invece, di allungarla in salita, accorciando, in quest'ultimo caso, il pettorale;

di sbastarmi e sguernirmi appena giunto alla tappa, verificando i punti già indicati dove facilmente mi faccio delle fiaccature; se vedrai che, toccandomi, provo dolore, fammi subito dei bagni d'acqua fresca o medicata.

Non sempre ti mostrerò subito le fiaccature, quando non è ferita la pelle. Spesso un gonfiore apparirà qualche ora dopo ed anche il giorno appresso. In tal caso, non imbastarmi, continua a farmi dei bagni e chiama il veterinario.

Per necessità può capitarmi di fare fatiche o di strapazzarmi troppo. Allora mi vedrai respirare molto in fretta, le narici dilatate, gli occhi sbarrati, l'andatura incerta, barcollante, tutto in sudore. Allora fermami subito, levami la bardatura, riparami all'ombra, fammi dei bagni sulla testa, dammi un poco da bere (non molto), e fammi visitare.

Certe volte mi viene la colica. In tal caso mi vedrai agitare fortemente la coda, cercare di coricarmi, di fermarmi. La causa della colica può essere la fatica, ma più spesso è l'avere troppo mangiato subito prima della marcia. Questo non si deve mai fare. Basta che tu mi faccia una buona foraggiata la sera prima ed una piccola abbeverata al mattino al momento di partire.

Continuare a farmi faticare quando ho i dolori, significherebbe peggiorare il mio stato. Invece: fermami, levami la bardatura, mettimi all'ombra, se non trovi una scuderia; fammi delle frizioni al ventre ed alla schiena con paglia o fieno. Passeggiami ogni tanto, ma se vedi che non posso reggermi dai forti dolori, non insistere a farmi camminare, e lasciami sdraiare anche in un prato, purchè non ci siano sassi o sterpi o spine od altre cose pericolose; bada che io non mi rivoltoli per terra. Chiama subito il veterinario.

Può accadermi di perdere un ferro: se ti fosse impossibile rimetterlo e tu dovessi per forza continuare a farmi camminare, toglimi il carico, se è pesante; fasciami lo zoccolo con materiale soffice (stracci, paglia, ecc.); cammina adagio; e conducimi al più presto dal maniscalco.

Arrivati alla fine della marcia, devi subito levarmi carico e basto, sguernirmi, strofinarmi. Aspetta che io non sia più accaldato prima di farmi bere; dammi poi un poco di foraggio e poco mangime: la stanchezza mi impedirebbe di digerire molta roba. Conservami, invece, per la sera, una razione abbondante.

Sono ruvido, brutto, con le mie lunghe orecchie; ma in compenso sono forte, resistente, sobrio; sono proprio fatto per la montagna, per le mulattiere, per i sentieri, e non per le strade ordinarie: quelle asfaltate poi, non vanno proprio per me.

Ricordati che in montagna, sulle mulattiere, sui sentieri, so da me dove posso passare, « vedo anche coi piedi », perciò non obbligarmi ad andare avanti se vedi che mi rifiuto di passare: quasi sempre si tratta di un punto difficile, pericoloso, e non di un mio capriccio. Tirandomi insistentemente con le redini e volendomi fare passare per forza, correresti il pericolo di farmi ruzzolare a valle, o perchè il terreno manca o cede, o perchè non ti accorgi che il mio carico laterale urta contro la parete della montagna essendo il sentiero troppo stretto.

IN GUERRA

« Il buon mulo, pel suo fante, è l'amico più costante »

Formiamo – tu ed io – una coppia indissolubile, ineguagliabile, insostituibile; e siamo esempio a tutti di forza, di resistenza, di tenacia.

Vogliimi bene; sono io che porto per te armi, munizioni, viveri, attraverso i terreni più difficili, i sentieri più pericolosi, le località meno accessibili.

Se in cammino, vinto dalla stanchezza, dagli stenti, dalla fame, « crollerò », sarò pago del lavoro compiuto. Ricordati che la generosità nelle fatiche è la mia più grande virtù: sulle Alpi, sulle ambe, sulle piste africane, aride e bruciate dal sole, prive di acqua, di pascoli e di ogni altra cosa utile per il mio nutrimento, ho dimostrato sino a qual punto giunga la mia volontà di servire: non mi dispiace morire, pur di obbedire; te lo dimostrerò in ogni occasione.

So che in guerra non posso avere gli agi e le cure che sono possibili in guarnigione; so che debbo sottostare agli svariati disagi di vita, di ambiente, di alimentazione, di clima. Non di meno, mi vedrai ugualmente forte, tenace e resistente in grazia della mia straordinaria facilità di adattamento ed alla mia capacità di contentarmi del cibo più grossolano e meno digeribile.

Se non puoi ricoverarmi al chiuso; mi basta un riparo che mi protegga dalla pioggia, dalla neve, dal sole scottante.

Se il tempo è cattivo, mi basta un buon adiaccio, in luogo piano, al riparo dal vento, con acqua vicina, buona ed abbondante.

Bada che non mi manchi da mangiare, e che il cibo sia sano; abbi cura, se puoi, di farmi un pò di massicciata, od almeno tieni inumidito il terreno sotto di me per evitare che io mangi della terra col pericolo di coliche; durante il forte calore fammi una frascata per difendermi dai raggi cocenti del sole. La massicciata è indispensabile quando il terreno è fangoso.

Lasciami sempre vicini gli stessi compagni, ai quali difficilmente tirerò calci. Fammi pascolare: l'erba verde servirà a rinfrescarmi; fammi muovere ogni giorno: una buona passeggiata servirà a farmi bene digerire ed anche a calmarmi.

Pulisci e disinfetta frequentemente il mio ricovero, le mangiatoie, gli abbeveratoi, le brusche, le striglie, le taschette da governo, i colonnini, le catene e gli acciottolati sotto i filari, come ti insegneranno i tuoi superiori.

Lavami e disinfettami di tanto in tanto tutto il corpo come ti dirà il veterinario, per tener lontani i pidocchi e la rogna, badando di scegliere, d'inverno, i giorni e le ore meno freddi e di strofinarmi bene dopo ogni lavatura.

Fammi subito medicare se mi vedi ferito, anche se la ferita ti sembra leggera: potrebbe venirmi un'infezione ed anche il tetano, quasi sempre mortale.

Se sono troppo magro, pensa subito che digerisco male oppure che ho delle punte ai denti che, ferendomi la bocca, mi impediscono di masticare. Allora avverti subito il veterinario od almeno il maniscalco: vedrai che, tolte le punte, riprenderò a mangiare e a digerire bene. Abbi cura però di darmi la razione di mangime in tre volte e di tenermi separato dagli altri sino a che non sarò rimesso in carne.

Mettimi di tanto in tanto un pizzico di sale pastorizio nel mangime. Esso è necessario a me tanto quanto è necessario per te il sale da cucina: mi aiuta a digerire e mi fa diventare il pelo lucido.

Quando sono magro, il pascolo è ancora più necessario che per i miei compagni più grassi. Bada però che l'erba non sia bagnata e che non ne mangi troppa in una sol volta; mi potrebbe far male.

Se farai sempre come ti ho detto, mi vedrai tranquillo, con l'occhio vivace ed attento, col pelo lucido, con la pelle liscia, con buon appetito; tutto ciò significa che sto bene.

Ma se mi vedrai: la testa bassa, abbattuto, svogliato nel mangiare, col pelo irto e non lucido; se osserverai che bevo poco, oppure troppo (questo è segno di febbre); se mi sentirai tossire o se ti accorgerai che mi agito, mi torco, o cerco di buttarmi a terra o di grattarmi; o se osserverai scolo dalle mie narici, sospetta subito che io sia malato; allora allontanami senz'altro dai miei compagni ed avverti subito il tuo superiore.

Ricordati che io, come il cavallo, sono capace di obbedienza e abnegazione sino a spezzarmi le reni e consumare i miei muscoli; tu che sfrutti in me così nobili qualità ricompensami almeno con un po' di affetto e cerca di procurarmi quello che assolutamente mi è necessario per conservare le mie forze e la mia capacità di servirti.

Ascoltami, mio buon conducente: metti in pratica questi miei consigli, che servono anche per il cavallo, nostro valoroso compagno d'armi.

Ci avrai sempre sani, docili, forti, resistenti, pronti a servirti a lungo, sino al sacrificio.

Avrai reso a te stesso ed alla Patria un grande servigio.

D'IMMINENTE PUBBLICAZIONE:

7ª edizione del MANUALE D'ARMA

LA FANTERIA

del Gen. di Brig. DOMENICO BARBATO

Questo importantissimo Manuale, vera enciclopedia — nonostante la piccola mole — per l'Ufficiale di Fanteria, è stato **COMPLETAMENTE AGGIORNATO ED AMPLIATO,** con la trattazione, chiara e scorrevole, di ogni argomento, vecchio e nuovo. L'autore, ormai ben noto per la sua autorità in questo vastissimo campo, espone, coi dati tecnici indispensabili, tutto quanto ha relazione con **le armi e le loro caratteristiche,** i **carri armati,** le **autoblinde,** i **lancia-fiamme,** il **tiro delle armi,** compreso il **tiro contraerei,** il **tiro mascherato,** il **tiro preparato,** gli **aggressivi chimici,** i **collegamenti** e i **lavori sul campo di battaglia.** Egli ha pure riveduto e completato, ciò che si riferisce all'impiego della compagnia e del plotone, ai servizi ed ai passaggi dei corsi d'acqua, venendo così a creare un prezioso vade-mecum per l'ufficiale, in ogni sua occorrenza di esercitazione e di guerra.

PREZZO L. **10**

Numerose illustrazioni fotografiche, tabelle, schemi, contribuiscono a rendere l'opera, sotto ogni aspetto completa.

La scuola della MILIZIA FORESTALE

dell'avv. VINCENZO SECHI

Una delle specialità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale di cui la Nazione è giustamente fiera ed orgogliosa e che ha risposto pienamente ai molteplici e difficili compiti ad essa affidati è, senza dubbio la Milizia Forestale.

Ed è forse la meno conosciuta, perchè opera lontano dalle grandi città e dai centri popolosi, e svolge il suo lavoro spesso assai arduo e non privo di pericoli, e sacrifici, tra i silenzi delle montagne e le vastità immense delle foreste e dei parchi, nei luoghi più pittoreschi ma anche più impervi della Penisola.

Ancora prima che fossero ideati ed attuati i vasti piani ed i provvedimenti per la bonifica integrale e per l'autarchia, il Regime si rendeva conto della importanza e della impellente necessità di risolvere in maniera soddisfacente il problema delle culture forestali e delle sistemazioni montane. Problema di speciale importanza, sia per accrescere il patrimonio silvano della Nazione, che dopo la grande guerra era depauperato in maniera notevole, sia per mantenere in efficienza e valorizzare sempre più tutte le industrie che sono intimamente legate al fabbisogno di legnami di ogni tipo e qualità, e che dovevano cercare di svincolarsi per quanto possibile delle importazioni estere. Alle ragioni commerciali e industriali, altri motivi non meno importanti d'indole politica, economica, idrologica e anche militare concorrevano e concorrono a completare il vasto quadro di opere destinate a ripopolare di alberi le montagne, a conservare e migliorare il patrimonio forestale che ha vitali funzioni per il benessere del Paese.

Il DUCE che aveva già con frase lapidaria dimostrato di comprendere tutta la importanza del problema forestale: *« io amo gli alberi; difendeteli. Vi aiuterò a difenderli »*, passò rapidamente ai fatti e nel 1926 creava la Milizia Forestale, specialità della M. V. S. N. assegnandole il còmpito ben vasto ed arduo di proteggere e migliorare il patrimonio boschivo della Nazione.

La Scuola per i nuovi militi e per sottufficiali di tale nuova specialità, sorse a Cittaducale, la ridente cittadina a poco meno di cento chilometri da Roma e poco più di dieci da Rieti.

L'Angioina *Civitas Ducalis*, le cui belle torri rotonde vigilano ancora tra gli spalti e i ruderi, è adagiata su un colle da cui par si affacci a dominare la ampia vallata dove scorre il Velino dalle limpidissime acque verdi-azzurre, mentre alle sue spalle sorgono le giogaie del Terminillo, la montagna di Roma, e le prime gole dell'Appennino abruzzese. Le origini della cittadina sono antichissime e gloriose; risalgono infatti al 1308 anno in cui Carlo d'Angiò concedeva ai suoi nobili ed ai vassalli fedeli di fondare una città munita, baluardo potente sugli estremi confini del Regno Napolitano, in posizione strategica ottima a protezione dei suoi sudditi e del Regno.

Ma non a caso Cittaducale fu scelta quale sede della Scuola dei militi della « Forestale », così come la ridente Vallombrosa, in terra Toscana, fu scelta per la Scuola degli Ufficiali di questa Specialità della M.V.S.N.

Sin dal 1811 con Rescritto Privilegiato del 29 luglio di tale anno il Re di Napoli e delle Due Sicilie Gioachino Napoleone concedeva al Comune di Civita Ducale nel secondo Abruzzo Ulteriore, l' autorizzazione di creare un parco vivaio.

Il parco vivaio il quale doveva servire per selezionare piante e arbusti rari, per creare un deposito e un magazzino ad uso delle foreste del Regno sorgeva nei vasti giardini e nei terreni attigui al Convento di San Francesco in Cittaducale e presto anche una scuola di sorveglianti e di tagliatori veniva istituita allo scopo di poter addestrare nell'arte di *coltivazione « forestale e giardinaggio »* come dice un cronista del 1832, allievi e contadini del luogo o dei paesi del finitimo Abruzzo.

Nel 1877 Vittorio Emanuele II istituiva il personale di custodia forestale a carico parziale dei Comuni e delle Provincie, e furono creati vari Istituti Forestali tra cui quello di Vallombrosa dove si svolgevano corsi di addestramento pratico i quali non dettero i risultati sperati. Intanto voci autorevoli si levavano per la creazione di una vera e propria Scuola di Silvicoltura per le Guardie forestali da far sorgere a Cittaducale che vantava, giustamente, oltre alla posizione geografica eccellente, l'antico privilegio del Re Gioachino Napoleone.

Passarono molti anni e solo nel 1903 la Scuola fu istituita dal Ministro d'Agricoltura Industria e Commercio Baccelli, col numero assai esiguo di venticinque allievi.

Nel primo Congresso Forestale Italiano del 1909 tra gli altri problemi fu affrontato anche quello della cultura e dell'addestramento delle Guardie forestali proponendo la loro militarizzazione e la trasformazione della Scuola sul tipo delle Scuole per allievi carabinieri e per allievi guardie di finanza. Ma i progetti restarono allo stato di progetti... e la Scuola di Cittaducale, sebbene migliorata e perfezionata, fu sempre frequentata da pochi allievi e non potè dare i risultati sperati.

Allo scoppio della Grande Guerra essa fu chiusa e adibita a campo di concentramento per prigionieri di guerra; di essi è rimasto il ricordo nella artistica meridiana che ancora oggi sulla facciata posteriore segna le ore.

Tali sono le lontane e gloriose origini della Scuola che, intitolata ad Arnaldo Mussolini, dal 1926 provvede alla formazione, alla educazione ed alla istruzione di migliaia di militi forestali i quali, alla fine dei corsi, raggiungono le località loro assegnate o nelle vaste foreste d'Italia, o nei Parchi Nazionali d'Abruzzo e Piemonte, sulle Alpi e sugli Appennini e sulle montagne delle due isole Sardegna e Sicilia. Varchiamo la soglia della Scuola, comandata dal giovane ed entusiasta seniore Secondo Larice, forte tempra di combattente e di istruttore il quale, coadiuvato da numerosi ufficiali e sottufficiali, ha saputo imprimere alla organizzazione affidatagli un impulso veramente meraviglioso raggiungendo risultati insperati. La Scuola sorge ancora nella antica località del Convento di San Francesco, là dove fu costituito il primo parco vivaio nel lontano 1811, ma nuovi fabbricati ampi e spaziosi, aule, magazzini, palestre si sono aggiunti durante i quindici anni di vita nuova con ritmo incalzante, creando un vero e proprio paese tra il folto verde degli alberi sempre più fitti, l'orto e i giardini fioriti. Ora, davanti all'ingresso della Scuola sono state demolite le misere casupole ed è stato aperto un largo piazzale da cui una nuova strada si allaccia direttamente alla Salaria e la facciata è stata rimodernata con aggiunta di nuove ali. Gli interni sono stati ampliati e dotati di tutte le moderne comodità, costruiti in breve tempo nuovi edifici per l'armeria e vaste aule, l'autorimessa e annesso laboratorio, la moderna scuderia, il maneggio scoperto, il poligono per il tiro al piattello, magazzini e depositi.

Quello che più interessa e deve esser messo in rilievo è il fatto che tutti i lavori di nuove costruzioni e rimodernamenti sono stati eseguiti con i mezzi limitati dal personale della Scuola il quale, sotto la guida di esperti e bravi tecnici, tra cui l'architetto ingegner Giacomelli, hanno dedicato varie ore al giorno per costruire ed abbellire sempre più non solo la Scuola e l'annesso parco, ma anche i giardini pubblici e le vie di Cittaducale.

A parte l'innegabile vantaggio per l'Erario, è evidente tutto l'alto significato di questi lavori e di queste prestazioni d'opera che hanno contribuito e contribuiscono tanto a render sempre più cara ai militi la loro Scuola dove essi forgiano anime e corpi onde esser sempre più pronti a servire la Nazione in pace e in guerra.

Nel vasto atrio d'ingresso, presso l'erma dedicata ad Arnaldo Mussolini, l'apostolo della rinascita forestale, spicca la lapide marmorea dove sono incisi i nomi dei

settantacinque agenti forestali che immolarono la loro vita nella guerra mondiale. Seguono nei corridoi ampi e luminosi gli uffici, le aule, i gabinetti di chimica e di fisica, il laboratorio di zoologia sistematica e quello importantissimo di entomologia forestale.

Nei piani superiori sono le linde e spaziose camerate dei giovani militi, le sale di riunione e di studio, i locali adibiti alla mensa ed i servizi varii.

Interessantissimo il museo cinegetico e tecnologico il quale ospita nelle vetrine e negli ampi scaffali delle collezioni veramente preziose di insetti, rettili ed animali selvatici e rari, collezioni che si accrescono sempre maggiormente di esemplari avuti in dono da privati e da Enti e che servono mirabilmente allo scopo scientifico e didattico cui sono adibite.

Una lunga teoria di uccelli nostrani di ogni razza e tipo: palmipedi, rapaci, dannosi all'agricoltura ed agli alberi, migratori e stanziali, si allinea con i suoi esemplari in una luccicante scia di colori smaglianti.

Vicino è la sala dove si possono ammirare tutti i campioni di legnami indigeni ed esotici, dai più comuni a quelli più rari perfettamente selezionati, insieme agli schemi che presentano le loro malattie che vengono analizzate per esser più facilmente individuate e curate dai militi forestali.

Completano l'arredamento della Scuola il vasto salone per conferenze e proiezioni cinematografiche istruttive, la palestra munita di tutti gli attrezzi ginnici, e la grandiosa armeria dove si svolgono raduni e tornei di scherma.

In questa grande sala moschetti e carabine si alternano alle pareti con trofei di armi bianche e panoplie disposte artisticamente, e non mancano pezzi curiosi e interessanti. Così vicino al moderno armamento di oggi si possono vedere i fucili e le sciabole delle quali era dotata la Guardia forestale di cento anni fa, pugnali e ascie di ogni tipo, armi prese al nemico in Somalia dalla Coorte combattente agli ordini del generale Agostini, trofei di guerra e ricordi di pagine d'eroismo scritte dai nostri militi in quelle lontane terre.

Come abbiamo detto l'edificio della Scuola è circondato da tre lati da un grande parco che ogni anno si estende maggiormente verso la montagna. Un vivaio di piante rare e molte esotiche si è andato formando per lo studio pratico dei militi i quali nell'arboreto, e nei viali del parco compiono istruttive lezioni ed esercitazioni non solo per la cultura dei vari tipi di piante ed alberi ma anche per dare la scalata sugli alberi d'alto fusto, per imparare la maniera più facile di abbattere gli alberi e di segare i grossi tronchi, di costruire ripari e opere di rimboschimento e protezione montana. Lezioni che si ripetono poi sulle falde del Terminillo e dei monti vicini a Cittaducale, lungo le sponde del Velino insieme alle marcie, alle cavalcate, alle esercitazioni di tiro a segno con fucile e mitragliatrice, che completano mirabilmente la preparazione tecnico-militare insieme a quella politica e culturale degli allievi e dei loro sottufficiali.

Il parco è popolato anche da molti animali, tra i quali un leoncino portato dalla Somalia e molte scimmie che si arrampicano sugli alberi: in vasti recinti e in grandi gabbie sono lupi dell'Abruzzo, aquile reali, volpi, stambecchi e muffloni, capre selvatiche; animali curati con grande amore anche a scopo sperimentale e didattico e che hanno anche permesso incroci interessanti.

Non manca la grande colombaia dove sono allevati molti esemplari di colombi viaggiatori e sono addestrati ai loro compiti e il reparto dedicato agli alveari d'api unendo così, in maniera perfetta, l'utile al... dolce.

« Camicie Nere Forestali! Vi consegno il Labaro delle Vostre Legioni. Voi lo onorerete con la disciplina fascista di ogni giorno e se sarà necessario, con il Vostro sangue ».

Tali le scultoree parole pronunziate dal DUCE nel maggio del 1927 allorchè consegnava solennemente alla Milizia Forestale il Labaro, alla presenza della Coorte del I Corso della Scuola di Cittaducale.

La Milizia Forestale, temprata ed educata in tale Scuola ha mantenuto fede alla promessa fatta in quel giorno e si è ben meritata l'appellativo di *operosa e fedele*.

Lo testimoniano i suoi numerosi caduti in combattimento o in servizio, i suoi feriti e invalidi per servizio, le ricompense al valor militare — una medaglia d'oro, un ordine militare di Savoia, numerose medaglie d'argento e bronzo e croci al valore — quelle al valor civile e gli innumerevoli encomi ed attestati di benemerenza.

E lo testimoniano i lusinghieri bilanci delle opere compiute in pace con la ricostituzione di boschi e rimboschimenti per oltre 350 mila ettari di terreno, le sistemazioni idraulico-forestali di bacini montani, opere murarie, nuove strade costruite e riattate, miglioramenti di pascoli, ecc.

In guerra, la Milizia Forestale ha già dato prova del suo valore e del suo eroismo partecipando alla conquista dell'Impero con le due colonne mobilitate al comando del generale Agostini che hanno compiuto in Somalia veri miracoli di organizzazione e di bravura pur in situazioni estremamente difficili e davanti a nemici molto superiori per numero ed armamento. La Medaglia d'argento che il DUCE appuntava al Gagliardetto della Coorte combattente nella sua motivazione sintetizza l'eroico comportamento e il sacrificio della Milizia Forestale. *« In sei mesi di aspra campagna, sia nella difesa che nell'offesa, si è prodigata in fatica, valore, coraggio oltre ogni limite di sacrificio. In violenti combattimenti ha inflitto al nemico fortissime perdite, spianando la via alla vittoriosa avanzata e bagnando con il sangue generoso delle sue Camicie Nere il terreno conquistato dal valore dei figli d'Italia ».*

Altre pagine di gloria ha scritto la Milizia Forestale nella guerra che ancor oggi combatte, mentre nella Scuola di Cittaducale si preparano i nuovi e giovani militi ad emulare l'esempio dei camerati più anziani al servizio della Patria.

Giustamente perciò il Comando Generale della Milizia Forestale ha voluto che il Sacrario dei Militi Forestali sorgesse nel parco della Scuola di Cittaducale tra il fitto verde degli alberi.

A pochi passi dalle aule dove si forgiano gli allievi, spicca, l'artistico edificio, tempietto votivo, costruito anch'esso, su progetto dell'ingegner Giacomelli ad opera dei militi. Il biancore del travertino si alterna felicemente al colore rossiccio dei mattoni, componendo linee severe ed improntate a rude schiettezza: sulla porta sono le parole simboliche, ripetute pure sulla lapide che ricorda i nomi dei caduti della Grande Guerra *« Ex silvis ad gloriam »*; i fasci romani si alternano con le accette di montagna e i gladi, le armi della Milizia Forestale. Ai lati due tripodi di bronzo; a destra è incisa sul marmo la motivazione della Medaglia d'argento al valore militare concessa alla Coorte Forestale che prese parte alla conquista dell'Impero, e sulla carta dell'Etiopia è segnato il percorso compiuto dalle due colonne del Generale Agostini.

Nell'interno è la stele votiva con la lampada sempre accesa, mentre un'aquila par che vigili con le grandi ali protese; intorno spiccano inquadrate in artistiche cornici le immagini dei gloriosi caduti. Tra quelli della guerra d'Africa è il vice brigadiere Panfilo De Gregorio che ha avuto l'altissimo privilegio della Medaglia d'Oro al valor militare *« fulgido esempio di stoicismo e di attaccamento al dovere »*.

Armi prese al nemico e trofei di guerra completano il mistico interno del Sacrario che glorifica e ricorda sempre gli eroi della Milizia Forestale.

Fuori, ci soffermiamo un attimo, sotto il cielo azzurro, tra gli alberi verdeggianti, mentre risuonano le voci degli allievi intenti al lavoro ed all'istruzione nel parco.

Domani, forse, lasceranno la Scuola e partiranno per raggiungere i loro posti, sui monti lontani, nel duro servizio di pace o verso i fronti a combattere con i loro fratelli in arme per fare sempre più grande e potente l'Italia.

VIAGGI NELLO SPAZIO E NEL TEMPO

UCRAINA ANTICHISSIMA

del prof. SANTO MAZZARINO

La storia dell'Ucraina ci si presenta, all'inizio della tradizione conservata negli annali russi, con alcune caratteristiche a prima vista inesplicabili: già nel IX secolo troviamo in questa regione una organizzazione statale caratteristica, alcune città (prima d'ogni altra Kiev) in condizioni di sviluppo assai notevoli, a cui si contrappone la condizione misera delle campagne; e d'altra parte una speciale costituzione autonoma nelle città stesse, a cui fa contrasto il bisogno di affidarne la difesa a stranieri, particolarmente normanni (i «Varanghi»). Nel secolo IX, questo stato «Rusj» di Kiev, che noi siamo soliti designare, dai suoi primi monarchi, come stato di Rjurik o di Oleg, ha dunque raggiunto un'organizzazione peculiare, che nettamente si contrappone e contrasta con la storia economica e sociale dell'Europa occidentale in quello stesso periodo: ad una cultura occidentale profondamente «feudale» si contrappone nello stato di Kiev una cultura «cittadina», laddove il «feudalismo» russo sarà fenomeno assai più tardo, e con caratteristiche e origini profondamente diverse da quelle proprie del feudalesimo occidentale.

Le ragioni profonde di questa organizzazione economica su base cittadina vanno ricercate nella stessa storia economica della Russia — e particolarmente dell'Ucraina — antichissima: qui, come assai spesso e anzi sempre nella storia russa, il fattore economico ha una sua importanza determinante e fondamentale. Per questa ragione, la origine dello stato «cittadino» di Kiev, con le sue caratteristiche definitive, non va cercata nelle esperienze storiche dei gruppi razzistici slavi che allora occupavano la Russia: queste esperienze potranno aver dato una particolare forma al fenomeno politico, ma la vera sostanza di questo è determinata dalla antichissima storia economica della Russia meridionale. Prima assai che qui venissero tribù e popolazioni slave, esisteva una vita cittadina assai notevole, che aveva sviluppato intensamente i rapporti commerciali lungo il corso dei fiumi che sboccavano nel Mar Nero. Queste città antichissime furono il nerbo della vita russa prima e dopo Cristo: e la venuta degli Slavi non ha trasformato, ma solo ordinato la loro vita, assegnando l'occupazione della Russia ad una stirpe indo-europea che vi è rimasta sino ad oggi.

Già da due millenni prima di Oleg — nel XII secolo avanti Cristo — un'altra stirpe indoeuropea, probabilmente di razza traco-frigia, abitava la steppa a nord del Mar Nero e le regioni circostanti: questa popolazione, a noi nota sotto il nome di Cimmerii, ha sviluppato una cultura che sembra di origine occidentale (più precisamente di provenienza ungherese-rumena), e che sicuramente si connette con la civiltà di Hallstatt in Austria. Nell'ottavo secolo a. C. un'altra stirpe indoeuropea raccoglie l'eredità dei Cimmerii: è la grande popolazione scitica, indoeuropea e particolarmente iranica e proveniente dall'attuale Turkestan russo. A differenza dei Cimmerii, Indoeuropei d'occidente, questi Sciti, che nella storia della Russia antica occupano un posto di prim'ordine, sono Indoeuropei che hanno subìto fortissimo l'influsso dei costumi e delle esperienze culturali asiatiche: nomadi nella loro patria di origine, essi hanno ben presto cambiato il costume indoeuropeo del carro per l'abito più propriamente asiatico del cavalcare, e per questa ragione ci appaiono già vestiti delle caratteristiche brache orientali, quelle brache che non s'incontreranno mai presso popoli indoeuropei, che, come il greco e il romano, si mantennero fedeli, in periodo preistorico, al costume indoeuropeo del carro, e particolarmente del carro da guerra. Cavallo e arco sono i compagni inseparabili di questi signori della steppa; essi hanno inventato le staffe, che assicurano al cavaliere nomade un'assoluta superiorità sul sedentario. Hanno lunghi capelli e barba: e un caratteristico berretto a punta preserva le loro orecchie dal vento della steppa. Hanno un sentimento nazionale abbastanza evoluto: iranici al pari dei loro fratelli persiani, essi si sentono profondamente diversi da questi, e sarebbero incapaci di intendere, per esempio, un fenomeno religioso di capitale importanza per la Persia, come la riforma di Zoroastro.

Chi trasformerà in una cultura sedentaria l'attività e i costumi di questi indoeuropei asiatizzati, di questi Iranici avulsi dal nucleo più colto dei loro consanguinei Persiani? Questi uomini dal cavallo e dall'arco, questi *Saka* il cui costume ha impressionato tanto i Persiani stessi, che essi chiamano alcune tribù con appellativi derivati da esso (così i *Saka tigrakhauda* — in greco «Ortocoribanti» — cosiddetti dal caratteristico berretto; così i *Saka haumawarga* o «signori delle grandi praterie», e via discorrendo), questi indomabili cavalieri che alla lingua indoeuropea uniscono un costume che si direbbe mongolo, dovevano necessariamente cozzare con le genti che avevano il loro dominio o la loro residenza nelle regioni del prossimo Oriente, e più precisamente dell'Asia Minore e della zona a Sud del Caucaso. Si poneva così, già in epoca antichissima ed in una forma rudimentale e semplicistica, il problema del rapporto fra gli

NOTA. — *L'illustrazione di questa pagina è ricavata da un vaso di Nikopol raffigurante Sciti.*

Sopra: *Lotta di un cavaliere scitico con una lince.* – Sotto: *Guerriero scitico che tende l'arco (la guaina è legata al corpo con una cinghia)* (Roma: Museo tedesco di archeologia).

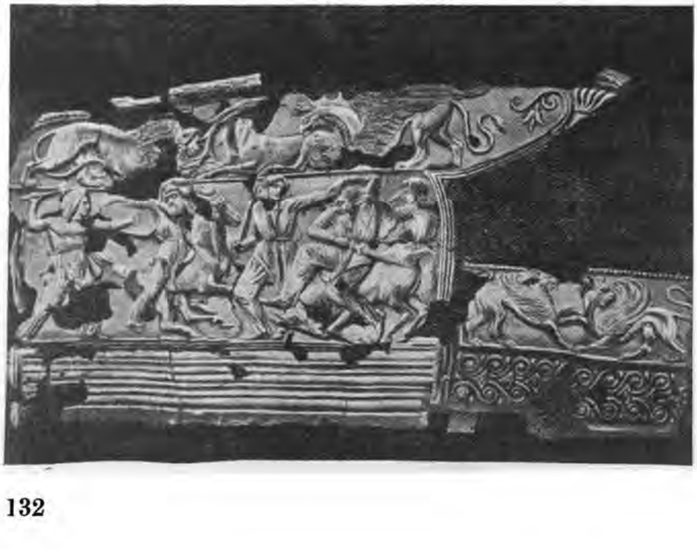
abitanti del Dnieper e i signori delle coste meridionali del Mar Nero e del Mar Caspio. Così, già nel VII secolo, in occasione degli spostamenti prodotti da quelle tribù cimmerie che gli Sciti avevano cacciato dall'Ucraina, si ebbero i primi scontri tra la potenza scitica più o meno consolidata e l'impero assiro, verso alcune regioni del quale i Cimmerii cercavano rifugio: e già allora, fra il grande impero incipiente della Russia meridionale e il grande vecchio impero dell'Asia, si erano avuti scontri di una certa violenza — di uno di questi fu autore il re scito Ichpakai — o conversazioni diplomatiche confluite in un'intesa — opera, questa, del re scito Bartatoua. — Ma un più deciso intervento scito negli affari dell'impero assiro morente era destinato a un insuccesso: invano il figlio di Bartatoua, Madyes, aveva tentato — seguendo la politica del padre — un mantenimento dello *statu quo*, nell'Assiria minacciata dalla rivoluzione dei Medi; il re medo Ciassare vinse gli Sciti e ne uccise i capi. Per la prima volta nella storia, gli abitanti della steppa russa venivano esclusi dalle regioni al di qua del Caucaso: i grandi arcieri a cavallo restavano confinati nelle terre del Dnieper e del Kuban.

Tuttavia, non è a dire che questo necessario contatto con l'Asia anteriore restasse senza frutto: esso può aver contribuito in qualche misura a determinare nei nomadi quel bisogno di commercio e di progresso che è già un primo passo verso la cultura sedentaria o addirittura cittadina. Ma bisogna altresì riconoscere che un impulso decisivo non venne mai dall'Asia alla civilizzazione della popolazione scitica: il grande duello fra Persiani e Sciti culminò e si concluse con la spedizione del re Darejawos (il Dario della tradizione greca) contro gli Sciti; una spedizione che fallì in maniera stranamente affine alla « campagna di Russia » di Napoleone. Il fallimento della spedizione di Darejawos segnava una svolta di grande importanza nella storia della Russia meridionale: così come gli Sciti di Madyes non erano riusciti a imporre il loro controllo in Asia anteriore, ed a trasformare questa regione in una loro zona d'influenza, allo stesso modo l'immenso impero asiatico dei Persiani rinunziava per sempre alla « persizzazione » dei consanguinei Sciti. Iranici erano gli uni e gli altri, ma il Mar Nero e il Caucaso si rivelavano barriere insormontabili. E gli Iranici del Nord o Sciti amavano ancora troppo i loro brutti e piccoli, ma velocissimi cavalli, amavano e temevano troppo gli animali delle steppe — i compagni di tutti i giorni — per sostituirli con una religiosità di tipo zoroastriano, con una cultura di tipo achemenide.

Tuttavia, noi possiamo essere sicuri che ad un certo momento questi Indoeuropei della steppa hanno assunto e conservato una cultura cittadina. A questa formazione è possibile che contribuisse il risveglio del sostrato cimmerio — vecchia popolazione, si ripensi, già collegata alla cultura nettamente « europea » di Hallstatt —; ma l'impulso principale lo diedero i Greci. Erano questi venuti, già dall'ottavo secolo, a costituire città ed empori lungo le coste del Mar Nero, città destinate a continuare i costumi e gli usi della madrepatria e a stabilire, col controllo degli stretti, possibilità commerciali di prim'ordine. La Russia meridionale entrava così in contatto col grande mondo della cultura greca; e le città intermediarie si chiamavano Olbia (alle foci del Boug), Pantikapaeon (l'attuale Kerch), Phanagoria (alla foce del Kouban), Tanais (alla foce del Don), Dioskurias (sulla costa del Caucaso) ed infine Chersoneso, presso l'odierna Sebastopoli.

Da questi Greci gli Sciti dovettero imparare parecchio. Non solo gli elmi di tipo greco, che vediamo, nelle figurazioni pervenute, sostituire il caratteristico berretto scitico, ma assai più e assai meglio. Soprattutto quelle fortezze greche che, passato il pericolo, diventavano città con una particolare organizzazione e con un'amministrazione propria; quell'abitudine alla vita civile e all'agricoltura, in ultima analisi più utile e comoda della pastorizia; le enormi possibilità che si aprivano al traffico, perchè i Greci nella madrepatria avevano poco grano, mentre la Russia ne avrebbe potuto dare anche più del necessario; le gioie di una vita fastosa, che più facilmente si poteva ottenere con una civiltà di tipo « europeo » anzichè con la vecchia abitudine asiatica del nomadismo; questi ed altri aspetti della vita greca dovettero colpire i nomadi del grande impero scitico. Fu proprio questa osservazione che rese possibile il formarsi di una cultura cittadina nella Russia meridionale anche in zone non occupate dai Greci. La trasformazione degli Sciti nomadi in agricoltori sedentari, va interpretata in questo senso: essi hanno compreso l'enorme importanza delle zone che avevano occupate, per un pacifico sviluppo dei rapporti commerciali con l'Europa. La stessa storia della loro arte, — la famosa « arte scitica » — è la prova migliore di un tale progresso: arte origina-

Lotta di Sciti con animali leggendari: due gufi, un leone, un cervo, un leone alato; si noti che l'oggetto è una guaina per arco. (Fotografia del Museo archeologico tedesco di Roma).



riamente magica e decorativa, essa passa a far posto, nella trattazione dei tipi animali che le son propri, a forme accolte dall'esperienza artistica ellenica, così come prima aveva subìto fortemente l'influsso assiro.

L'animale della steppa, compagno e dio degli Sciti, è visto sempre più con occhio greco, e non più con quella originaria e tipica selvatichezza, che aveva caratterizzato i motivi della produzione indigena. Si ormò un'arte scito-greca; e così, in genere, si arrivò ad una forma di cultura che sulle premesse scitiche riuscì ad edificare una vita cittadina, o per lo meno sedentaria, particolarmente sviluppata.

Il grande impero scita cadde dopo tre secoli di vita. A Prokhorovka, nella regione di Oremburg, noi troviamo nel IV secolo una cultura caratterizzata dall'uso delle lance: ciò significa che in questo periodo un nuovo popolo si è affacciato alla vita della Russia Europea, non più armato di arco, ma di lance. Sono i Sarmati: anch'essi indoeuropei, e anzi iranici, come gli Sciti, ma caratterizzati dall'armatura differente. Questi grandi lancieri a cavallo che, 300 anni avanti Cristo, preannunziano — anche per la tendenza (assai più pronunciata che presso gli Sciti) all'ornamentazione geometrica — il medioevo, hanno distrutto l'impero scita, ma non hanno saputo edificare un organismo politico altrettanto forte e saldo. Celti e Germani — questi ultimi soprattutto — hanno allora attaccato la Russia, e particolarmente l'Ucraina. Fu una epoca piuttosto oscura: fu il preludio della grande migrazione dei popoli, che può già considerarsi iniziata, per quel che riguarda l'Ucraina, con l'invasione dei Bastarni dopo il 200 a. C. Nel III secolo dopo Cristo la spinta germanica aveva raggiunto Olbia, alle foci del Dniester; e accanto alla Crimea greco-romana, ultima traccia dell'antica cultura ellenica, accanto alla parte ancora sarmatica dell'Ucraina, si costituì allora un'Ucraina germanica gotica, a ovest del Dnieper. Ma la migrazione dei popoli, che poi culminò nella costituzione di un impero unno in Ucraina sotto Attila (434), conservò quel patrimonio culturale che si era formato nei secoli. Quando, quattrocento anni dopo Attila, gli annali russi cominceranno a narrarci la storia dello stato slavo di Kiev, noi non dovremo dimenticare che quella storia fu possibile solo in quanto l'Ucraina aveva avuto una sua particolare esperienza culturale, indipendentemente dalle popolazioni slave, che solo in periodo tardo ne occuparono il territorio: la stessa possibilità di ordinamenti cittadini in un periodo «feudalistico» per il mondo occidentale è dovuta a quella laboriosa esperienza, a cui vari popoli avevano collaborato — dai Cimmerii agli Iranici Sciti e Sarmati, ai Greci, ai Germani, agli stessi Unni — ma che era stata determinata soprattutto da una situazione geografica che ha in quel paese un rilievo veramente determinante.

La storia che abbiamo descritta si presta ad un'altra considerazione. Tutti i popoli di cui è documentabile l'esistenza in Russia in periodi antichi, furono popoli Indoeuropei, a prescindere dagli Unni: dai Cimmerii agli Sciti, ai Sarmati, ai Germani ed infine agli Slavi che chiusero la serie, noi assistiamo ad una serie di migrazioni dovute a stirpi sicuramente ariane. Questo fatto distingue nettamente la storia della Russia da quella di altre regioni d'Europa, per esempio del bacino mediterraneo, dove la presenza di popolazioni preindoeuropee è un fatto documentabile e necessario per spiegarci la formazione stessa della cultura mediterranea (si ripensi a Cretesi, e ad Etruschi). Il significato più preciso di questa circostanza che caratterizza la storia antica dell'Ucraina non può essere adeguatamente inteso per ora, finchè le origini indoeuropee sono avvolte nel mistero e siamo incerti sul concetto stesso di «Urvolk» indoeuropeo: ed è forse questa la ragione per cui gli studiosi non hanno mai notato questa particolare caratteristica della storia russa. Ma a noi sembra molto probabile che la spiegazione di essa vada ricercata in quell'altro fattore della storia russa a cui già accennammo: la situazione geografica speciale. Pur connettendosi col problema generale delle origini indoeuropee, la storia di questa Ucraina costantemente ed esclusivamente «ariana» (l'impero unno è solo una parentesi) ha una sua autonomia ed una fisionomia caratteristica: tanto più se si pensa che gli indoeuropei d'Ucraina sono, assai spesso, «asiatizzati», che solo in seguito finiscono con l'assuefarsi ad una cultura occidentale, p. es. ellenica.

Un UTILISSIMO COMPLEMENTO del Manualetto

COME SI LEGGE LA CARTA TOPOGRAFICA

che tanto successo ha avuto e continua ad incontrare fra la grande massa degli ufficiali è:

COME SI ESEGUE LO SCHIZZO PANORAMICO SPEDITIVO

del Tenente colonnello **CURZIO ROMANO**

Questo Manualetto, che è d'imminente pubblicazione, espone in forma chiara e suggestiva un **facile** e **pratico** metodo per eseguire schizzi panoramici, cioè per fissare nella carta, con rapidità comprensiva, le caratteristiche del terreno e tutti quei particolari che possono essere di ausilio a chi dovrà poi preparare e guidare l'azione. Siamo certi che questa iniziativa di **"Nazione Militare"** incontrerà il più vasto consenso fra i nostri lettori e soprattutto fra i **GIOVANI UFFICIALI** e gli **ALLIEVI UFFICIALI**

Il Manualetto sarà posto in vendita al prezzo di L. **3,50.** Per ordinazioni superiori alle 100 copie sarà accordato lo sconto del 10 per cento. Inviare prenotazioni e ordinazioni alla Amministrazione della Rivista **"Nazione Militare"**

Ministero della Guerra – Via Napoli, 39 – Conto corrente postale n. 1-12030

di GUGLIELMO CERONI

Esiste nell'Urbe, sullo sfondo dello scenario superbo della Via dell'Impero, un monumento che eterna il valore e l'abnegazione dei medici militari di tutti i tempi: è questo monumento illustre la Colonna Traiana che nella narrazione figurata nel marmo delle due guerre daciche, riserba una pagina — diremo così — marmorea ai medici militari dell'antica Roma. Difatti, nel sesto girone a partire dal basso, si può osservare anche ad occhio nudo, dal lato occidentale prospiciente la Via dell'Impero, la raffigurazione di un posto romano di medicazione.

Fra un gruppo di legionari, in uno sfondo di cavalieri, si può scorgere un medico militare (armato e vestito come i legionari) che sta fasciando la coscia destra ad un ferito. Nella marmorea figurazione si legge tale dolcezza di atteggiamenti, tale sollecitudine del medico verso il ferito e tale fiducia del ferito verso il medico che vien fatto di pensare al generoso motto « *inter arma charitas* » che potrebbe essere come ieri nella Roma dei Cesari, oggi nell'esercito dell'Italia romana, il distintivo di questi silenziosi soccorritori dei combattenti feriti.

Organizzazione dei medici militari

La visione del monumento romano levato nel centro del Foro Traianeo, induce a ravvicinare — poichè per tanti aspetti vi si presta il soggetto — l'organizzazione del pronto soccorso e dei medici militari nell'antica Roma.

Quale fosse sempre stato l'interessamento degli Imperatori e dei Comandanti per i feriti di guerra possiamo dedurlo da cento documenti che impressi nel marmo, o narrati nei Commentarii, ci sono pervenuti.

Ci narra, ad esempio, l'interessamento di Tiberio verso i legionari feriti, Velleio Patercolo nella sua *Historia Romana* e la narrazione qui suona a vero e proprio elogio. Ci narra lo storico che lo stesso Imperatore volle di persona organizzare il servizio di pronto soccorso nella guerra di Pannonia. E giunse fino a mettere a disposizione dei militi feriti o malati il suo apparecchio portatile da bagno.

Tacito, a sua volta, negli *Annales* ricorda come Germanico recasse aiuti ed incoraggiamenti ai malati e feriti, soccorrendoli *propria pecunia*.

Plinio il Giovane nel *Panegirico* di Traiano, pronunciato al Senato nel 102 d. C., parla dell'opera di conforto, di aiuto, di incoraggiamento da lui portata con grande abnegazione ai soldati feriti. E Dione Cassio narra che nella battaglia di Tapae, Traiano non esitò a spogliarsi delle proprie vesti ed a tagliarle in striscie, per improvvisarne bende.

Adriano — a quanto narra Sparziano — era solito visitare i suoi feriti negli accantonamenti, ed Aureliano dopo una battaglia navale dette ordine perentorio ai medici delle triremi, di prestare i primi soccorsi ai feriti, non solo della propria flotta, ma anche di quella nemica.

Da queste illustri origini di antica civiltà, da questa nobile tradizione discende la generosa cura dei medici militari italiani anche verso i feriti nemici.

Era dei barbari, invece, la tradizione di infierire contro i colpiti sin nei luoghi di cura...

Si potrebbe continuare all'infinito con gli esempi: ma questa premessa a noi serve per stabilire come da tanta amorevole ed assidua cura, di cui dettero esempio gli stessi Imperatori romani, risultasse una perfetta — diremmo quasi — minuziosa organizzazione sanitaria e di pronto soccorso nell'esercito.

Fu Augusto a dare il primo organico istituto di medicina militare all'Esercito romano.

Ad ogni Legione egli assegnò, difatti, 21 medici. La Legione — come è noto — costituiva la grande unità base dell'Esercito ed era formata sino al II secolo d. C. esclusivamente di cittadini romani. Ogni Legione composta di 10 Coorti, comprendeva circa 7000 uomini; la prima Coorte, però, aveva un organico di 1105 fanti e 132 cavalieri, mentre le altre disponevano ciascuna di 585 fanti e 66 cavalieri. Ad ogni Coorte venne assegnato un medico ed alla prima, data la forza più considerevole, ne furono assegnati due. Si avevano così i « medici legionis » ed i « medici cohortis ».

Ebbero anche un medico per ciascuna le coorti pretoriane, le urbane, gli squadroni di cavalleria, le « cohortes auxiliares », le « cohortes civium romanorum » che erano formate di volontari, gli « equites singulares », ecc.

Tutta l'organizzazione del servizio sanitario in guerra era affidata ad un medico capo, il quale era lo stesso Archiatra dell'Imperatore.

Per quanto riguarda la disciplina, i medici militari dipendevano esclusivamente dal Prefetto dell'accampamento ed, in sua assenza, dai tribuni delle Legioni. Tanto per il grado, quanto per lo stipendio essi erano equiparati ai « principales », vale a dire ai sottufficiali, ma, pur essendo graduati, non potevano mai assumere comando militare e quindi essere promossi ufficiali. Erano, però, esenti dal servizio di guardia e di quartiere.

In un accurato studio pubblicato qualche anno addietro dal R. Istituto di Studi Romani, il professore Arturo Casarini esamina a fondo l'argomento dell'organizzazione sanitaria nell'Esercito romano e ci fornisce interessanti notizie desunte da copiose documentazioni. Egli c'informa, così, che la carriera dei medici nell'Esercito romano s'iniziava a 20–21 anni, ma il servizio effettivo non era loro imposto che in tempo di guerra. La loro opera fu dapprima gratuita, in seguito percepirono uno stipendio fisso. Durante l'Impero di Ottaviano Cesare Augusto, l'assegno annuo fu di 225 denari, che, sotto Domiziano, fu portato a 300, e sotto Settimio Severo aumentato a 500, con vitto gratuito. Lo stipendio dei medici delle Coorti pretoriane, per le loro spegiali mansioni, fu molto più elevato, fino a raggiuncere i 700 denari.

Uniforme e armamentario

Un rescritto del III secolo d. C., dell'Imperatore Aureliano, prescrive in modo categorico che « a medicis milites gratis curentur », che i soldati siano curati gratuitamente.

Tazio riferisce, inoltre, che i medici militari erano autorizzati ad esercitare la professione anche presso le famiglie civili, nel qual caso avevano diritto ad un'adeguata retribuzione.

La divisa era simile a quella dei legionari, come fa sicura testimonianza il bassorilievo della Colonna Traiana, che più sopra abbiamo citato. Indossavano, cioè, una tunica di lana e portavano sopra a questa un giubbetto di cuoio con una specie di collaretto, rafforzato con doppia lorica formata da varie striscie metalliche. Le « bracae » o calzoni di pelle completavano, con i calzari, l'uniforme. Il capo era coperto da un elmo senza coprinuca. Anche i medici, come i legionari, erano armati di spada corta « galea ».

Erano, inoltre provvisti di buste chirurgiche contenenti gli istrumenti indispensabili per le sommarie operazioni e medicazioni: tale il bisturi, tali le pinze, gli elevatoi, le sonde o «specilli», aghi, cucchiai, raschiatoi, ecc. Nelle buste erano comprese anche certe ventose ad aria calda per revulsione. Queste buste erano, in sostanza, astucci in bronzo e qualche volta in avorio. Di solito sulle buste di maggiori dimensioni erano cesellate figurazioni simboliche e, soprattutto, immagini di Esculapio ed Igea. V'era, inoltre, una busta tascabile di bronzo, cilindrica che conteneva un cucchiaio tagliente, un raschiatoio, uno o due specilli, una spatola ed una pinza.

All'astuccio chirurgico si aggiungeva la busta medicinale, formata di vari scompartimenti, contenenti le medicine e i mezzi di pronto soccorso.

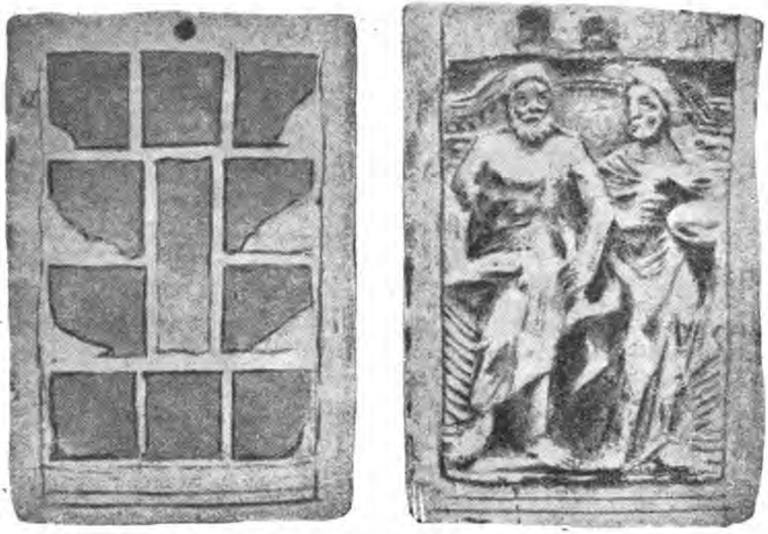
Anche allora i medicinali maggiormente in uso venivano propinati sotto forma di pillole, tavolette, compresse, ecc. Deficiente era, invece, il materiale per fasciature, tanto che Traiano — come si è più sopra ricordato — strappò la propria veste egale per improvvisarne bende per i feriti.

Servizi e ospedali

I soldati che presentavano affezioni o lesioni di poca entità ricevevano la prima assistenza sanitaria sotto le tende. Durante l'assedio di Veio nacque la prima forma di ospedaletto da campo. Ce la descrive Tito Livio. Si trattava, in sostanza, di tende di pelle e venivano distribuite una in ragione di ogni dieci gregari.

I centurioni ne avevano una per ciascuno e gli altri ufficiali potevano disporne di parecchie.

Càio Giulio Igino il Gromatico, nel libro *De munitione castrorum* parla per la prima volta di un vero e proprio luogo di cura destinato ad usi militari: il « valetudinarium ».



Busta di medicazione in avorio: a sinistra i compartimenti per i medicinali; a destra il coperchio in cui sono effigiati Esculapio e Igea

« Ut quietum esse convalescentibus posset » era impiantato nel sito più appartato del Quartiere militare: ed era guardato da una parte dalle truppe ausiliarie e dall'altra da tre coorti di esploratori. Era costruito in modo da poter essere impiantato e ripiegato con la maggiore rapidità e facilità. Nè mancavano carri e salmerie speciali per il trasporto dei feriti dalla linea di combattimento. Secondo Vegezio il « valetudinarium » aveva una lunghezza di circa 70 piedi e poteva ricoverare fino a 200 malati o feriti.

Al servizio ospedaliero ed alle dipendenze del « medicus castrensis » erano addetti un certo numero di soldati infermieri o « capsarii », così denominati per essere provvisti di una « capsa » o busta di medicamento. Completavano il personale i « discentes » o infermieri allievi, i « tractatores » o « frictores » per le pratiche del massaggio ed infine gli « unguentarii » per le frizioni. I « conturbenales » erano, in ultimo, quelli che noi chiamiamo « piantoni » o soldati incaricati dei servizi di assistenza ai degenti.

Oltre ai « valetudinaria » che seguivano i movimenti dell'Esercito, vi erano ospedali fissi in muratura che sorgevano — come indicano le scoperte di Windisch in Svizzera e di Koenen presso Bonn, nel basso Reno — in vicinanza degli alloggiamenti dei Quartieri, dietro il Pretorio. Avevano all'incirca una superficie di m. 90 × 95, con refettorio centrale di fronte al vestibolo: due padiglioni sul davanti per l'amministrazione e i servizi e vari padiglioni costituiti da piccole infermerie intercomunicanti, razionalmente distribuite e con le uscite orientate in modo da evitare le correnti d'aria.

L'ospedale militare tipo comprendeva 38 camerate, dell'area, ciascuna di 18 metri quadrati, capaci di ricoverare dai 5 ai 6 malati ognuna, e complessivamente dai 200 ai 250.

Da queste note sommarie ci si può fare un'idea se non perfetta, per lo meno approssimativa della organizzazione sanitaria nell'esercito romano. Organizzazione che nella sua struttura base è rimasta fino ai giorni nostri e che è un altro indice dell'alta civiltà dell'Urbe dei Cesari.

Combattimento fra romani e barbari (Roma, Museo delle Terme)

Quesiti TECNICI

Ci pervengono frequentemente da ufficiali nostri lettori richieste di informazioni e spiegazioni su argomenti vari, di carattere tecnico, ma che più spesso riguardano l'uso delle armi in dotazione. Nell'intento di soddisfare questi nostri lettori e nello stesso tempo di chiarire al maggior numero possibile di ufficiali questioni talvolta poco note, riteniamo utile ai fini addestrativi di dar vita a questa speciale rubrica.
Le richieste dovranno essere indirizzate alla Direzione della Rivista – Sezione quesiti tecnici.

QUESITO PRIMO: Perchè sulla testa del percussore del fucile mitragliatore Breda 30 ci sono due denti per il contrasto col dente del pistoncino di sicurezza?

Tutte le armi hanno delle loro particolarità costruttive, e nessuna di esse — e ciò è assiomatico — è superflua. Nell'esaminare quindi un'arme da fuoco per impiego bellico dobbiamo considerare che sgusci, intagli, sagomature, denti, ecc., hanno la loro ragione d'essere, perchè ciascuna ha una propria funzione necessaria. Se ciò non fosse, è ovvio che tali parti non necessarie sarebbero eliminate.

Da quanto sopra dobbiamo dedurre che i due dentini sulla testa del percussore, se sussistono, hanno la oro funzione specifica e singola che esamineremo ne dettaglio.

Nel fucile mitragliatore Breda 30, che appartiene al gruppo delle armi automatiche a canna scorrevole indietro, e con bloccaggio metastabile, possiamo suddividere il funzionamento in due fasi:

Prima fase: Brevissima, ha inizio, per effetto della forza espansiva dei gas prodotti dalla deflagrazione della carica di lancio, non appena la pressione raggiunge un valore tale da vincere l'inerzia e i momenti di resistenza che il bloccaggio oppone alla retrocessione del sistema. Retrocessione contemporanea della canna, del blocco giunto, dell'otturatore, per 3 millimetri, che si effettua in un tempuscolo più che sufficiente al proiettile per abbandonare la canna prima che abbia a completarsi lo sbloccaggio.

Seconda fase: Canna e blocco giunto, al termine della prima fase, si arrestano, mentre l'otturatore compie un ulteriore e lungo movimento retrogrado con conseguente compressione del ricuperatore, estrazione ed espulsione del bossolo.

Queste due fasi si ripetono in senso inverso nel ritorno in chiusura per effetto del ricuperatore, ed in tale ritorno si effettua l'introduzione della nuova cartuccia e l'arresto (in posizione arretrata) del percussore, da parte dello scatto ordinario a ghigliottina.

Il percussore, che scorre nell'otturatore e che ha sulla testa la cresta con i due denti, ad ogni colpo, durante il ritorno in chiusura, viene pure trattenuto perchè contrasta, con il suo dente anteriore, con il dente del pistoncino elastico sistemato nell'interno del castello, sino a che il pistoncino di sicurezza non è sollevato dal piano a rampa dell'otturatore.

Tale organizzazione meccanica serve ad impedire (da ciò prende nome il pistoncino di sicurezza), allorquando si continua a trattenere indietro il grilletto, che il percussore, avanzando con l'otturatore, colpisca la capsula della cartuccia prima che sia effettuata la chiusura dell'arme.

Allorquando il fucile mitragliatore è pronto per lo sparo, si ha (fig. 1):

otturatore (1) completamente avanti e unito alla canna per mezzo del blocco giunto;

congegno di sparo: il percussore (2) armato e trattenuto dallo scatto (a ghigliottina) (3);

pistoncino di sicurezza (4): sollevato, perchè ha risalito il piano a rampa (5) dell'otturatore, e ha scapolato, con il suo dente (6), il dente anteriore (7) del percussore.

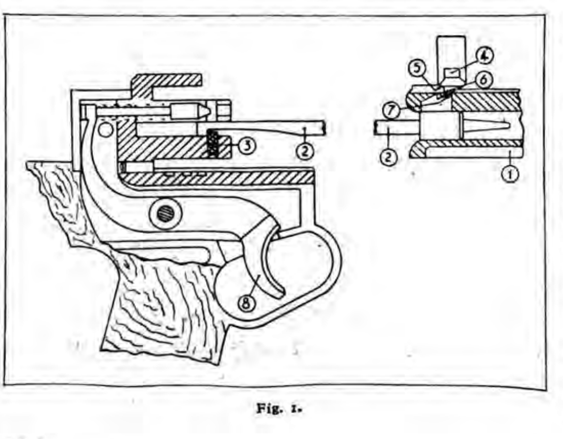


Fig. 1.

Il dente del pistoncino si trova in alto e tra i due denti della cresta del percussore.

Se per un urto casuale sul carrello d'armamento o sulla canna, se per distrazione del tiratore che, credendo l'arme non pronta per lo sparo, tira indietro il carrello d'armamento, ma accorgendosi subito dell'errore, tralascia e riporta avanti il carrello stesso, succede che (fig. 2):

canna, blocco giunto e otturatore retrocedono per breve tratto; il percussore (2) non si muove; il pistoncino di sicurezza (4) ritorna in basso perchè non contrasta con il piano a rampa (5) dell'otturatore che ha retrocesso.

Finita la causa che ha costretto a retrocedere, per breve tratto, le parti rinculanti, queste, per gli attriti, possono non ritornare al loro posto e l'arme rimane in *non* completa chiusura.

Per evitare che, tirando il grilletto (8), il percussore scatti e faccia partire il colpo con l'arme non chiusa, e quindi con possibilità di inconvenienti gravi alle persone ed al materiale, entra in funzione il *secondo* dentino (9) della cresta del percussore che, contrastando con il dente non completamente alzato del pistoncino (6), è trattenuto fino a che l'otturatore non abbia completata la sua corsa in avanti, e cioè fino a che il pistoncino stesso, non venga nuovamente e completamente sollevato dal piano a rampa dell'otturatore: e ciò avviene allorquando le masse mobili hanno compiuto la loro corsa in avanti ed effettuato la chiusura completa.

Per poter fare rilevare quanto asserito si può procedere nel seguente modo:

A) Togliere da una cartuccia la pallottola e la polvere; sollevare la scatola del lubrificante; portare indietro il carrello d'armamento e introdurre a mano il bossolo, con sola capsula, nella camera di cartuccia; riportare in chiusura *completa* l'arme.

In tali condizioni il colpo potrà partire soltanto quando, tirando indietro il grilletto, il congegno di scatto (ghigliottina) lascerà libero il percussore di avanzare (fig. 1).

Se invece, dopo aver introdotto il bossolo, si tira il grilletto indietro e si abbandona il carrello, si vedrà:

andare avanti l'otturatore che imbocca il blocco giunto; questo, ruotando ed avanzando, provvede a bloccare canna e otturatore;

un tempuscolo dopo, andare avanti il percussore, che percuote e fa detonare la capsula.

Questo sfasamento (fig. 3) è dovuto al contrasto del primo dente (7) della cresta del percussore con il dente del pistoncino (6) di sicurezza che impedisce al percussore di avanzare con l'otturatore, e, colpire la capsula della cartuccia, prima che sia effettuata la completa chiusura dell'arme.

Volendo riprodurre l'inconveniente dell'avanzamento del percussore con l'otturatore, basta togliere dal suo alloggiamento il pistoncino di sicurezza.

B) Per dimostrare che con l'arme (con bossolo, con sola capsula, in camera di cartuccia), non in completa chiusura, non si ha lo scatto del percussore, basta tirare indietro il grilletto.

Lo scatto si avrà solo se continuando la pressione sul grilletto, e se agendo sulle masse mobili, faremo effettuare la chiusura completa, con conseguente ulte

riore avanzamento dell'otturatore che, col suo piano a rampa, solleva il dente del pistoncino di sicurezza che è costretto a lasciare libero il percussore.

C) *Per dimostrare la funzione di sicurezza del secondo dentino della cresta del percussore*, dopo aver introdotto nella camera di cartuccia il bossolo con sola capsula e armato il percussore e riportata in chiusura completa l'arme, basta tirare indietro il carrello d'armamento per brevissimo tratto, oppure premere all'indietro sulla canna dalla parte della volata, in modo che il blocco giunto ruoti verso sinistra.

Sollevando allora la scatola del lubrificante, si potranno vedere i denti del blocco che, per attrito, non sono ritornati a poggiare (lato destro) sulla piastrina di bloccaggio, e quindi l'arme non è in completa chiusura. Se si tira allora indietro il grilletto si sentirà un lieve « tac », dovuto al percussore (2) che, lasciato libero dallo scatto ordinario (ghigliottina) (3), andrà ad urtare con il suo secondo dente (9) contro il dente del pistoncino di sicurezza non completamente alzato, determinando così l'arresto del percussore (fig. 4).

Se si fa ruotare il blocco giunto verso destra, o scuotendo solamente l'arme se è ben lubrificata, in modo da determinare la completa chiusura, senza più *tirare indietro il grilletto* (essendo già il piano a beccuccio del percussore sganciato dal congegno a ghigliottina) il percussore, non più trattenuto dal pistoncino di sicurezza, parte e si ha la detonazione della capsula.

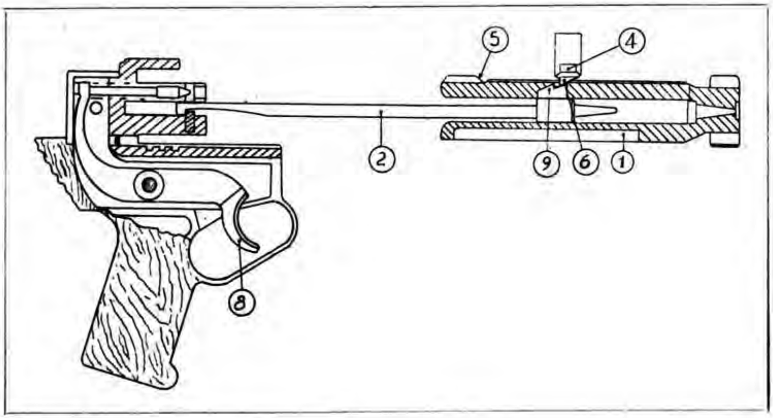


Fig. 2.

È doveroso perciò mettere in evidenza, in modo che sia ben conosciuto, il possibile inconveniente grave per le persone e per il materiale, in cui si può incorrere ad arme carica, durante esercizi di tiro, manovre a fuoco, combattimento, quando si cessa il fuoco per effettuare uno sbalzo avanti.

Se nell'appostarsi dopo uno sbalzo, il tiratore, credendo l'arme non pronta per lo sparo, ha portato di poco, solo perchè si è accorto immediatamente dell'errore, il carrello di armamento indietro (o l'arme ha ricevuto un casuale urto sul carrello stesso o sulla canna) e tira il grilletto per continuare il fuoco, il colpo non parte essendo la stessa non chiusa, per effetto del secondo dentino (sicurezza) della cresta del percussore. Se il tiratore, nello stesso tempo, riceve ordine di procedere ancora in avanti, esegue tale ordine dopo aver posto l'arme in sicurezza ordinaria. Nell'effettuazione di tale sbalzo, anche solamente per gli scuotimenti o nel mettere in postazione l'arme stessa, si può determinare la completa chiusura di essa e quindi senza la volontà del tiratore, la partenza del colpo che, ripetiamo, può portare gravi inconvenienti.

Per evitare ciò è necessario ed indispensabile che da tutti sia ben conosciuta ed applicata la seguente norma:

« Tutte le volte che tirando il grilletto si avverte che il percussore si sgancia dalla ghigliottina ed avanza di poco, facendo quel "tac", così caratteristico, bisogna tirare, a mezzo del carrello d'armamento, decisamente e completamente indietro l'otturatore, per abbandonarlo subito dopo ».

QUESITO SECONDO: Il fucile 91 allorquando è in posizione ordinaria è da considerarsi in sicurezza assoluta?

Prima di esaminare il quesito, occorre precisare che un'arme dicesi:

carica: allorquando ha una cartuccia in camera di scoppio o una o più cartucce nel serbatoio;

scarica: allorquando non è carica.

L'arme *carica* può essere a sua volta:

pronta per lo sparo: allorquando ha una cartuccia in camera ed il percussore armato;

in sicurezza: quando ha una cartuccia in camera o una o più cartucce nel serbatoio, il percussore disarmato ed un dispositivo, manovrabile dallo stesso tiratore, che impedisce i movimenti di scatto e percussione.

L'arme *scarica* può essere con:

il percussore disarmato ed il dispositivo, manovrabile dallo stesso tiratore, in posizione da impedire i movimenti di scatto. Dicesi allora in *posizione ordinaria*;

il percussore armato ed il dispositivo, manovrabile dallo stesso tiratore, in posizione da permettere i movimenti di scatto. Tale posizione deve essere però assolutamente vietata.

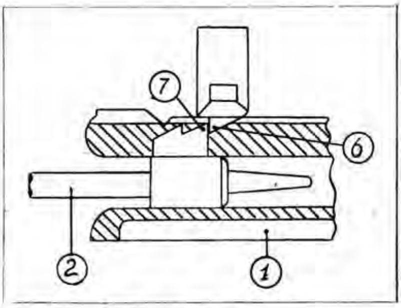


Fig. 3.

Ciò premesso, al quesito si dovrebbe rispondere affermativamente essendo l'arme in posizione ordinaria, scarica, ma, nel dubbio che il formulatore del quesito stesso volesse intendere l'arme in posizione ordinaria, e cioè in sicurezza, ma carica, esaminiamo se nel fucile 91 la sicurezza ordinaria, (vedi fascicolo 11/12 di *Nazione Militare*, pagg. 638, 639) è

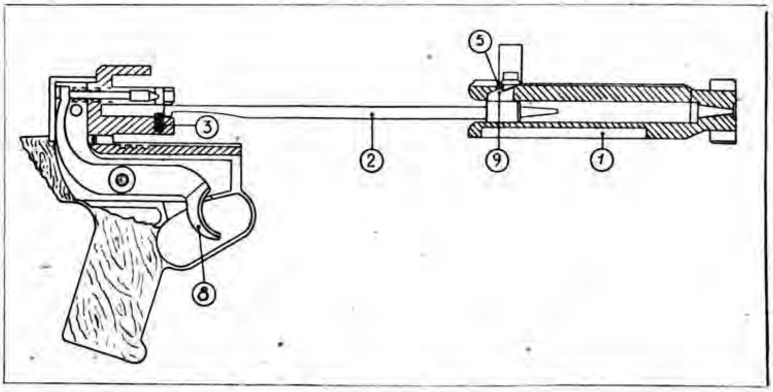


Fig. 4.

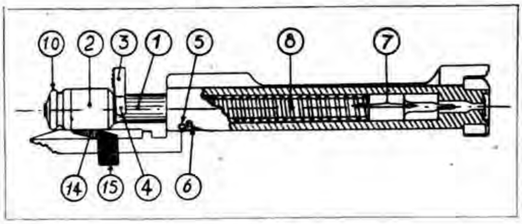


Fig. 1.

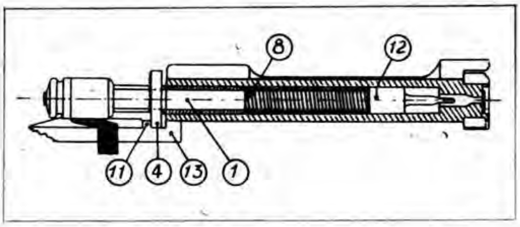


Fig. 3.

assoluta, oppure se, per cause non da tutti conosciute, il colpo in canna può partire.

Nel fucile 91 la sicurezza ordinaria (o a mano, come erroneamente viene detta), è data dal tubetto con nasello che, oltre a disarmare il percussore, impedisce l'apertura dell'otturatore ed è ben visibile e controllabile.

diventa a sua volta punto mobile) e l'orlo anteriore del tubetto (8) (diventato punto fisso).

In tale posizione, i due punti d'appoggio della molla elicoidale, non sono più sullo stesso mezzo (percussore), bensì su due mezzi diversi: *percussore* (mobile) e *culatta* (13) (fissa).

molla poggia su due punti opposti dello stesso mezzo, ma può occorrere che il dente d'arresto (14) del cane con guida, riesca a scapolare il dente di scatto (15).

Allora il percussore (7), unitamente alla sua molla (8), al cane (2) e al tubetto (1), può andare avanti e sporgere dal foro (16) della testa del cilindro con manubrio (17).

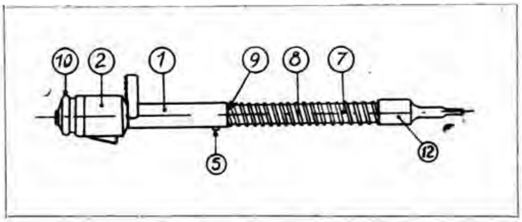


Fig. 2.

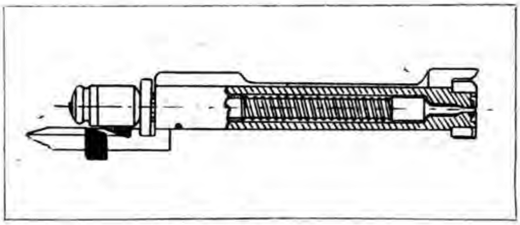


Fig. 4.

La posizione (fig. 1) del tubetto con nasello (1) in sicurezza è la seguente:

in posizione arretrata e a contatto con il cane con guida (2);

alia (3), rivolta verso l'alto, e nasello (4), a destra;

dentino (5) del tubetto, nella finestrella posteriore della scanalatura elicoidale del cilindro (6).

In tale posizione, il percussore (7), è disarmato non solo perchè la molla (8) del percussore è meno compressa, essendo il punto di appoggio posteriore (costituito dall'orlo anteriore (9) del tubetto con nasello) in posizione più arretrata, ma perchè il tubetto con nasello (1) poggia contro il cane con guida (2), che è tenuto dal bottone zigrinato (10) avvitato a sua volta nel percussore (7), e perciò, in definitiva, la molla risulta semicompressa fra due punti opposti dello stesso mezzo (percussore), quindi il sistema rimane inerte (fig. 2).

Invece, nell'arme pronta per lo sparo (fig. 3), il tubetto con nasello (1), portato avanti, poggia con il suo nasello (4) nell'apposita scanalatura trasversale (11) della codetta della culatta mobile, comprimendo la molla elicoidale tra la testa del percussore (12) (che

In tali condizioni meccaniche, se si preme il grilletto, avviene lo scatto (fig. 4).

In posizione di sicurezza il tubetto con nasello, il percussore e il cane con guida, solidali fra loro, sono mantenuti indietro e (fig. 1):

per impedire che si spostino in avanti: sussiste il contrasto del dente d'arresto del cane (14) con il dente di scatto (15);

per impedire lo sfilamento indietro: è il dentino (5) del tubetto con nasello che si trova nella finestrella posteriore della scanalatura elicoidale del cilindro (6).

Se però il dente di scatto viene abbassato (fig. 5), come abbiamo visto, non si ha lo scatto, perchè la

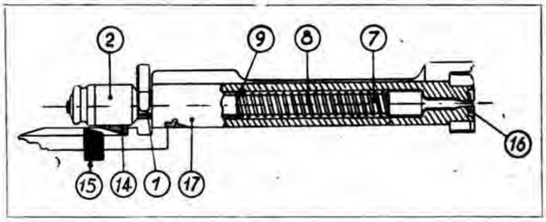


Fig. 5.

In queste condizioni, basta un urto sul bottone zigrinato per determinare la percussione della capsula e conseguente deflagrazione e partenza del colpo.

Per sincerarsi che l'incidente può verificarsi, basta togliere da una cartuccia la pallottola e la polvere; introdurre il bossolo, con sola capsula, nella camera di cartuccia e chiudere l'arme; mettere in posizione di sicurezza; abbassare il grilletto e far scapolare il dente di scatto dal dente di arresto; picchiare con un martello o altro mezzo sul bottone zigrinato.

Si sentirà allora la detonazione della capsula.

Difatti tale urto, spingendo avanti il percussore e le altre parti ad esso solidali, funzionanti da massa battente, determina la percussione della capsula.

È d o v e r e quindi dell'istruttore mettere in evidenza la necessità di tenere l'arme, sempre che è possibile, in posizione ordinaria, e cioè scarica.

Se si dovesse invece tenere l'arme in sicurezza e con cartuccia in camera di scoppio, si sappia a quali inconvenienti si può andare incontro se il bottone zigrinato viene urtato casualmente, quando il dente d'arresto del cane non contrasta col dente di scatto.

++++++++++++++++++++++

Autocolonne in BALCANIA

Il concorso a premi

di MAURIZIO MONTEFOSCHI

Era già il tardo pomeriggio; un febbrile movimento animava la zona X dei vari magazzini viveri e vestiario: autocarri vi affluivano numerosi per avviarsi poi di nuovo, rombando, verso l'autoreparto carichi di materiale. La partenza dell'autocolonna sarebbe avvenuta all'alba dell'indomani mattina. Anche i gabbiani, a frotte sul canale verdognolo prospiciente e nel cielo rincorrendosi gracchiando come cornacchie, davano un tono più movimentato al ritmo della vigilia.

« Parte o non parte questa autocolonna? ». Era stato l'interrogativo di tutti i giorni, dato che per ovvie ragioni la data e l'ora si sanno all'ultimo momento. Quella sera un collega che veniva dal Raggruppamento Y, incontrandomi per la strada mi disse con aria quasi misteriosa la frase convenzionale con la quale avevamo voluto intendere che la lunga fila di autocarri intercalati con autoblindo e carri protetti, si sarebbe mossa per snodarsi lungo le aspre strade della Balcania, tra montagne e boschi portando il suo prezioso carico dove il treno non arriva e occorre tenere in efficienza i collegamenti.

Quando si torna dalla licenza e il distacco da cose e persone care è ormai avvenuto, quando i pantaloni di flanella ripiegati con cura attendono fiduciosi e pazienti la prossima visita in famiglia, non si desidera che rientrare al reparto. Laggiù, nel presidio, quella che è divenuta ormai la vita di tutti i giorni con tutte le sue scomodità, belle e interessanti quando se ne parla in famiglia o con gli amici; le pronte premure dell'attendente fidato, il cane da pastore, la calda luce del lume a carburo, testimone di lunghe partite a scopone nelle interminabili serate invernali quando il servizio lascia liberi, mentre la sentinella vigila, e l'orecchio è sempre teso per ascoltare il primo colpo di ta-pum... tutto richiama insistentemente e si desidera tornare alla propria base. La città, quella che non è più la nostra ci sembra fastidiosa fino a che non si comincierà di nuovo a sognare la licenza ed allora quella stessa città ci apparirà già come la soglia di casa.

Si accendono i motori

4 del mattino: L'aria non è troppo fredda, regna quella calma che prelude al vento che s'alza poi con il sole. Il silenzio della notte è rotto dal rombo dei motori in accensione. Grandi coni di luce ripieni di fumo, di polvere, di odore di nafta, il vertice nei fari degli autocarri, le basi indefinite in tutte le direzioni; chiazze di luce nell'ombra qua e là: gli automezzi si incolonnano uscendo dall'autoreparto. Gli ordini secchi e precisi di un capitano con la giacca di pelle nera superano il rumore delle macchine.

Presto la luce accecante dei fari di ciascuna macchina si schiaccia contro la parte posteriore di quella davanti; spiccano la targa bianca e il rifrangente: le macchine sono in colonna; le luci si spengono ad una ad una, i motori tacciono, si aspetta l'ora precisa della partenza. Quando tutto è a posto e la scorta ha sistemato gli uómini e le armi, la colonna si muove.

La pianura è presto abbandonata dopo il posto di blocco, gli autocarri mordono già le prime salite. Il paesaggio diviene più aspro per l· sassose colline che non hanno ancora il profumo dei boschi.

Dalla cabina di un potente Fiat carico di indumenti invernali vedo i carri di testa della colonna che si arrampicano in senso inverso al nostro e quelli di coda che seguono sbucando dalle curve che abbiamo percorso.

I tendoni ricoprono il carico degli automezzi. Basterebbe sollevarli per rendersi conto della importante funzione che l'autocolonna assolve; ma una geometrica sezione di questi carri che marciano sulla strada è immagine troppo fredda: l'autocolonna ha anche e sopra tutto un contenuto spirituale.

Vigila il fante

I fanti hanno ormai imparato a conoscerla di lontano: in protezione, sulla quota « z » che domina tutto il paesaggio circostante, con le armi puntate contro il bosco nero, contro la strada, d'infilata, contro l'altura vicina... i fanti vigilano e sono contenti. Pensano che la protezione che essi danno, pronti ad intervenire ad ogni evento garanti della sicurezza della strada, ha anche per loro dei risultati immediati.

Riconoscono di lontano il rumore noto, vedono piccolissimo il carro staffetta sull'ultimo gomito della strada che si addentra nel bosco. « La colonna ! » grida qualcuno dalla posizione più avanzata e sorgono gli altri a guardare sbucando fuori dalle loro postazioni ricoperte di frasche. Ancora tre quarti d'ora e sarà qui. Poi un'altra oretta e arriverà al presidio. Salutano festosi gli automezzi che passano poi sollevando un allegro polverone. Non serve più metter altra legna sui fuochi intorno ai quali i soldati si sono riscaldati ed hanno messo ad arrostire le patate e i funghi per arricchire la scatoletta di carne. Tra poco si scenderà e il rancio caldo sarà condito da una buona dose di posta. Questa sarà la compagnia della serata perchè bisognerà rispondere, mandare notizie a casa, alla fidanzata e approfittare così della colonna che ripasserà all'indomani mattina di buon'ora. Intanto poi matura il turno

RETATA DI PARTIGIANI E FAVOREGGIATORI

della licenza perchè saranno rientrati Tizio, Caio e compagni e partiranno i primi della lista.

Tutto questo pensa il fante che è in quota dove tanti non lo vedono perchè il bosco è fitto perchè quelle montagne che si perdono nell'orizzonte brumoso rappresentano la *distanza* riempita solo dal pensiero.

Tutto questo pensa il fante ed è contento.

Per tutti porta qualche cosa...

Anche quelli che sono rimasti all'accantonamento la sentono di lontano in qualunque posto si trovino, in qualunque servizio siano occupati e scappano fuori da tutte le parti con lo stesso grido. I famosi « primi della lista » che debbono andare in licenza già pronti dal giorno avanti con scarpe lucidissime, bustina calzata, nastrino della campagna bene in vista e cassetta alla mano, si precipitano per trovare un posto dovunque sia, magari seduti su un sacco di scarpe « fuori uso », con una gamba tra due casse e un'altra distesa.

La colonna arriva al presidio M. rallenta al posto di blocco, gli autocarri si scaglionano lungo la strada; serrano sotto. Quelli che debbono scaricare fanno manovra. Il comandante del presidio è uscito dal suo ufficio con gli altri ufficiali. Grande movimento di furieri, di postini, tutto il personale è in moto quando la colonna si ferma. E poi c'è sempre qualcuno di passaggio da salutare; c'è il Cappellano che scende per passare qualche giorno con i soldati di questo presido, c'è il veterinario che è venuto per fare la periodica puntura ai muli; chi aspetta un certificato urgente da casa chi i giornali e le riviste, *Il Littoriale*, per sapere i particolari della tal partita di calcio, chi aspetta il pacco, le pile per la lampadina tascabile o il grasso per gli scarponi...; per tutti la colonna porta qualche cosa e il suo rombo ormai noto, il colore degli autocarri impolverati, quello della blinda di testa che annuncia la lunga fila di macchine, i fari che penetrano profondamente l'oscurità quando quella arriva di notte, sono come la voce, i lineamenti, il volto di un amico che viene a trovare tutto il presidio, lo anima di maggiore allegria, passa, e poi se ne va lasciando dietro di se un polverone che tutti guardano mentre le macchine scompaiono in lontananza nelle curve ardite della strada.

Tutto questo ha un grande contenuto spirituale ed è bello se lo guarda l'occhio di chi ha un po' di sensibilità e non vede solamente la colonna in funzione delle esigenze logistiche, nel quadro dei servizi e dei mezzi della macchina bellica e si può affermare che questo stesso fattore morale ha la sua notevolissima importanza.

Funzione essenziale

I carri che debbono scaricare fanno manovra. L'ufficiale al vettovagliamento ha spalancato le porte del suo magazzino che tiene gelosamente serrate ed ha un gran da fare con i suoi uomini che scompaiono quasi sotto i sacchi in un operoso andirivieni.

L'approvvigionamento si effettua come per tutti gli altri presidii regolarmente, sistematicamente. Non soltanto quei generi che costituiscono le scorte di normale consumo e le scorte intangibili, affluiscono al magazzino, ma anche tutti i rifornimenti in funzione delle necessità del presidio stesso e in misura tale da renderlo autonomo qualora il maltempo renda difficili o non del tutto effettuabili i collegamenti.

Nei rastrellamenti poi le colonne, sia ordinarie che speciali, hanno una funzione preminente in relazione ai movimenti delle truppe che le esigenze tattiche della guerra di oggi richiedono, all'alimentazione delle operazioni e a tutti gli altri servizi compreso il trasporto dei prigionieri da internare.

Se dal punto di vista strettamente tattico passiamo a quello che considera il ritmo normalizzato della vita della popolazione civile, rileviamo che anche sotto questo aspetto l'autocolonna assolve compiti di rilevante importanza. Movimento di operai, di profughi che impiantano in altre zone le loro aziende, si trasferiscono con le proprie famiglie, movimenti di derrate, di bestiame, tutto si effettua con l'autocolonna dove non esistono comunicazioni ferroviarie; essa costituisce l'arteria centrale attraverso la quale si svolge la vita di grandi zone.

L'autocarro non è un carro armato

Generalizzando, si può considerare l'autocolonna come il mezzo più efficiente per mantenere i contatti specialmente tra presidio e presidio, a parte i collegamenti locali e limitati, rispondenti ad esigenze immediate e a minor raggio.

Le operazioni di scarico sono ultimate. La colonna ormai non può più sostare perchè nel presidio i suoi cómpiti sono ultimati. Per tutti ha lasciato qualche cosa e già le sponde degli autocarri che tornano ad incolonnarsi si richiudono sotto i tendoni. Ancora qualche ordine e la lunga fila di macchine riparte, supera il posto di blocco della estremità opposta della strada, procede nel nuovo tratto verso il prossimo presidio lontano qualche chilometro. Il movimento si attenua a « M » con l'allontanarsi del rombo dei motori che a mano a mano diviene un ronzio, poi tace. La vita riprende normale arricchita di nuovi elementi.

La colonna procede. In ogni presidio dove passa è la stessa scena la stessa emozione per tutti quelli che partono o rimangono. Giunta al bivio dopo G. si dividerà in due tronconi che si riuniranno dopo aver fatto il giro dei distaccamenti per prendere il cammino del ritorno.

Gli autocarri non torneranno vuoti: altri cómpiti, altre funzioni assolveranno prima di rientrare al reparto.

È questa la vita degli infaticabili autieri che portano la voce delle loro macchine attraverso le zone più pericolose e impervie della Balcania, per strade disagevoli, dove in molti punti l'autocarro passa appena appena, sempre soggetti all'imboscata, con il volante stretto tra le mani e, il fucile e le bombe vicino al cambio, pronti a sostenere il combattimento. Sul carro dove sono io un foro nella lamiera è in corrispondenza del capo dell'autiere, miracolosamente sfuggito al colpo di fucile.

Con la massima semplicità mi racconta il fatto e conclude: « *La sa, l'autocarro non è un carro armato, bisogna proteggerlo* ».

E i bravi autieri quando il combattimento li chiama lasciano il volante e fanno della scarpata una trincea.

Rassegna delle FORZE ARMATE

Tripoli e la Marina

La prima grande impresa coloniale mediterranea italiana nacque nel lontano 1911 con l'impronta e l'auspicio della Marina da guerra.

Marinai furono i primi che bagnarono di sangue le dune della Libia, e i poeti cantarono le gesta d'oltremare, mentre gli artisti raffigurarono il marinaio italiano come l'erede del legionario di Roma.

Tutti i marinai d'Italia hanno profondamente sofferto il giorno in cui la più bella città della quarta sponda fu dovuta abbandonare; e il dolore è scaturito dal profondo del cuore ed a tutti è sembrato che parte del proprio sangue, della propria carne fosse stata calpestata dal piede del nemico.

Tripoli in questi ultimi mesi era stata veramente parte del nostro sangue e della nostra carne. Si partiva dai porti nazionali con i carichi preziosi che la Patria ci affidava, si iniziava la navigazione fra le innumerevoli insidie di un avversario che, non volendo affrontare la battaglia a viso aperto sul mare, affidava il contrasto ai mezzi aerei e subacquei. E appena al largo bisognava difendersi dai siluri lanciati dalle profondità marine, ed appena scendevano le tenebre della notte si attendeva con ansia rabbiosa che si accendessero i bengala illuminanti, annunciatori dell'attacco dall'aria. Erano allora corse temerarie per coprire i piroscafi con le cortine di nebbia, il più vicino possibile, le più fitte ed oscure possibili, per impedire che il nemico vedesse e colpisse. Sventata la prima insidia, subito un'altra ne sopraggiungeva e tutto sulle navi di scorta era volto a proteggere i cari piroscafi che, guidati dai prodi camerati della Marina mercantile, continuavano impavidi il cammino fra lo scroscio delle bombe, il rombo dei siluri e il gracidare delle mitragliatrici.

Se un compagno cadeva, ci si prodigava nel soccorrerlo e subito dopo la prua riprendeva la rotta verso il Sud. E dopo giorni e notti di mare e di battaglia, una mattina all'alba si vedevano tremolare all'orizzonte file di palme e di minareti che la rifrazione innalzava alti sulle acque. Ed anche se qualche nave era scomparsa nei gorghi, anche se qualche camerata di bordo o di convoglio giaceva morto in coperta o segnava, col suo povero corpo abbandonato nella scia, la rotta seguita, la gioia più viva penetrava nei cuori. Eccovi o soldati della Marmarica e del deserto i mezzi per continuare a combattere ed a vivere. I marinai d'Italia, i vostri fratelli, lasciando brandelli di carne viva lungo la rotta, come voi la lasciate sui reticolati nell'assalto, vi portano, con i rifornimenti, l'imperativo assoluto di vincere o di morire. E quando nella notte cupa le bombe scrosciavano nelle tormentate acque del porto, l'animo era lieto, era puro, era sereno, avevamo raggiunto la mèta e poteva anche venire la morte.

Oggi Tripoli col suo molo sottoflutto basso e giallo, martoriato dalle esplosioni, non ospita più gli scafi delle siluranti annerite dal fumo della battaglia e gli equipaggi stanchi dalle veglie e dalla lotta, le banchine non sono più affiancate dalle navi da carico traboccanti di armi, di merci e di eroismo.

Oggi Tripoli bianca è profanata dal nemico. Ma i marinai italiani non piangono, non recriminano. Soffocato il dolore tremendo hanno volto la prua ad altre terre finitime, anch'esse bagnate di sangue e di sudore italiani, e là scaricano uomini e cannoni e credono, fermamente credono che ciò che è italiano per sacrosanto diritto, ritornerà ad esserlo nel giorno della Vittoria. Così ci dicono i nostri morti e così sarà.

Il Grande Ammiraglio Dönitz

Con l'inizio del nuovo anno il Comando effettivo della Marina germanica è passato dal Grande Ammiraglio Raeder al Grande Ammiraglio Dönitz.

Non è il caso di parlare di mutamento di Comando. La direzione della guerra navale è semplicemente passata dalle forti mani dell'Ammiraglio Raeder a quelle fortissime dell'Ammiraglio Dönitz. Entrambi provenienti dalle file della Marina Imperiale germanica, essi hanno sempre dedicato la loro vita e la loro attività alla grandezza e al potenziamento della patria germanica.

Il primo entrò in servizio nella Marina Imperiale germanica il 16 aprile 1894; durante la prima guerra mondiale, coi gradi di Capitano di Corvetta e Capitano di Fregata, fu destinato allo S. M. del Comando delle Forze d'esplorazione, prima come Ufficiale addetto allo Stato Maggiore e poi come Capo di Stato Maggiore. In tali cariche egli fu sempre diretto collaboratore dell Ammiraglio Hipper, che batteva la sua insegna prima sull'incrociatore da battaglia *Lutzow* e poi, dopo l'affondamento di tale unità nella battaglia dello Jutland, sull'incrociatore da battaglia *Seydlitz*, partecipando così a tutte le azioni importanti combattute dalla Flotta d'alto mare tedesca. Educato alla scuola di così esperto e valoroso marinaio, il Grande Ammiraglio Raeder fu il creatore della nuova Marina del III Reich, nella quale ricoprì cariche importantissime e della quale tenne il supremo comando dall'anno 1936 al 1943.

Il Grande Ammiraglio Dönitz, nominato Guardiamarina nel 1913, imbarcò sull'incrociatore *Breslau* e partecipò con questo alle operazioni nel Mediterraneo e nel Mar Nero. Negli anni 1915 e 1916, osservatore aereo e Comandante della Sezione idrovolanti di S. Stefano, fu decorato delle Croci di ferro di 1ª e di 2ª classe. Fu quindi inviato alla scuola sommergibili e, dopo essere stato imbarcato quale Ufficiale di guardia sul sommergibile *U 39*, assunse nel 1918 col grado di Sottotenente di Vascello il Comando del sommergibile *UC* 25 e quindi del sommergibile *UB 68*, col quale forzò un porto del Mediterraneo affondandovi un piroscafo; per tale azione gli fu conferito l'Ordine della Casa Hohenzollern.

Dal 1930 al 1933 fu, col grado di Capitano di Corvetta, Sottocapo di Stato Maggiore del Dipartimento del Mar del Nord e da questo periodo cominciò a preparare gli elementi per la riorganizzazione dei sommergibili.

Nel 1934 comandò, col grado di Capitano di Fregata, l'incrociatore *Emden* col quale fece una crociera nell'Oceano Indiano, al ritorno dalla quale assunse il Comando della 1ª Flottiglia sommergibili e fu contemporaneamente nominato Comandante in Capo dei sommergibili.

Nel 1935 fu promosso Capitano di Vascello, il 28 gennaio 1939 Commodoro, il 1° ottobre, dello stesso anno Contrammiraglio, il 1° settembre 1940 Vice Ammiraglio, il 14 marzo 1942 Ammiraglio, e il 30 gennaio 1943 Grande Ammiraglio.

Nel 1940 fu nominato Cavaliere della croce di ferro, e nel 1941 gli fu conferita la Commenda dell'Ordine Militare di Savoia.

Il Grande Ammiraglio Dönitz può essere giustamente considerato il creatore dell'Arma sottomarina germanica, ai cui componenti ha saputo inspirare, con l'esempio costante, quello slancio e quello spirito di iniziativa e di sacrificio che hanno loro consentito di ottenere i grandiosi successi fin qui riportati.

La sua azione di comando nella carica affidatagli sarà certamente all'altezza dei suoi brillanti precedenti; può considerarsi fin d'ora che essa sarà caratterizzata dalle direttive contenute nell'ordine del giorno da lui indiriz-

zato alla Marina germanica, che qui sotto si riporta parzialmente:

« Ringrazio l'Arma sottomarina, che ebbi la fortuna di comandare fino ad oggi, per la sua fedeltà e per lo spirito combattivo dimostrato in ogni ora con pieno sprezzo della morte.

« Continuerò anche in futuro a conservare la direzione della guerra sottomarina. Con lo stesso duro senso militaresco condurrò anche la Marina da guerra.

« Da ciascuno di voi mi attendo obbedienza incondizionata, il massimo valore e la dedizione fino all'ultimo respiro ».

Attività della Marina germanica

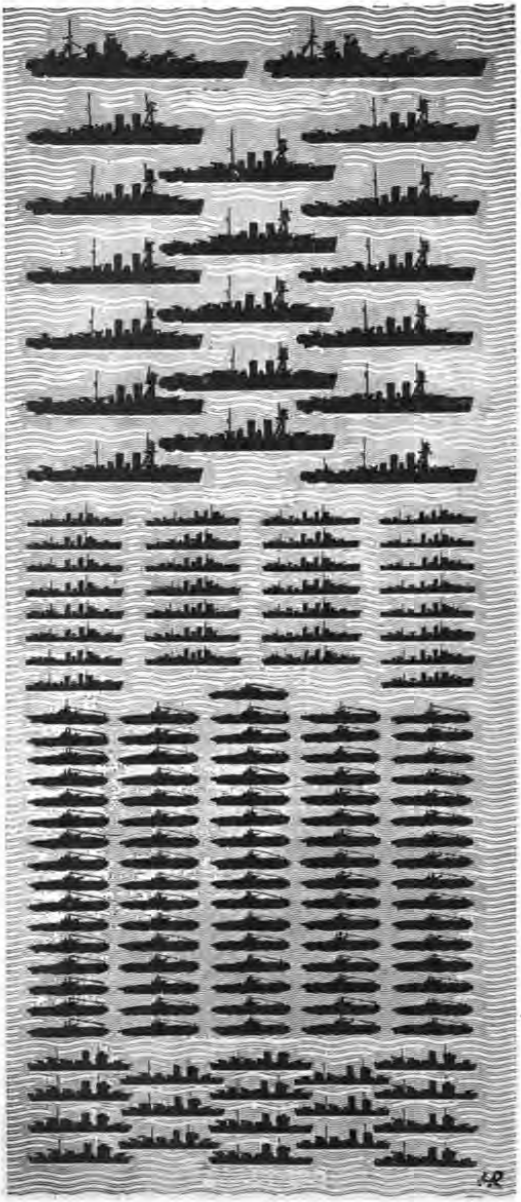
Nei mesi di gennaio e febbraio, a causa delle condizioni meteorologiche stagionali l'attività della Marina germanica in tutti i mari è stata, come tutti gli anni in tale periodo, notevolmente ridotta.

Considereremo a parte l'influenza del fattore meteorologico nella campagna sottomarina e perciò limiteremo l'esame alle operazioni svolte dalle unità di superficie.

Queste si sono svolte principalmente contro il traffico mercantile diretto dai porti anglosassoni a quelli russi del Mar Bianco (Murmansk, Arcangelo); traffico che è stato svolto in misura ridotta, oltre che per le menzionate condizioni stagionali, anche per la scarsa volontà dimostrata dagli anglosassoni di potenziare le forze armate russe, che rappresentano anche per essi una pericolosa incognita.

Nella notte fra il 30 e il 31 dicembre u. s. una formazione navale germanica ha operato in due gruppi distinti, rispettivamente formati da un incrociatore e 3 cacciatorpediniere, contro un convoglio nemico carico di materiale bellico diretto in Russia, intercettato nelle acque dell'Isola degli Orsi, a Nord di Capo Nord (Norvegia). Il convoglio era scortato da incrociatori, cacciatorpediniere e corvette anglo-americani. Il primo gruppo tedesco, venuto a contatto con il nemico, ha attaccato decisamente la scorta affondando un cacciatorpediniere e danneggiandone altri 2; contemporaneamente il secondo gruppo tattico della Marina germanica attaccava i piroscafi del convoglio e ne danneggiava un notevole numero.

L'Ammiragliato inglese ha ammesso che nell'azione è andato perduto il cacciatorpediniere *Achates* e che è stato gravemente danneggiato il cacciatorpediniere *Onslow*. Questo ultimo era comandato dal Capitano di Vascello Robert Saint Vincent Sherbrooke, che aveva il comando della scorta e che è stato ferito gravemente durante l'azione. Da parte germanica viene notificata la perdita di un cacciatorpediniere che, trovatosi a causa dell'oscurità in mezzo alla formazione nemica, ha dovuto autoaffondarsi dopo aver colato a picco una unità similare inglese. L'episodio, di per sè modesto, è importante unicamente in quanto pone in rilievo la costante minaccia costituita dall'ardimentoso nucleo delle forze di superficie germaniche. La presenza nel Mar del Nord ed in Norvegia delle navi da battaglia *Von Tirpitz*, *Scharnhorst* e *Gneisenau*, delle Divisioni incrociatori e delle Squadriglie dei moderni cacciatorpediniere, eroici protagonisti dell'impresa di Narvik, obbliga la Marina inglese ad una continua vigilanza nelle acque metropolitane e rotte atlantiche, con evidente logoramento di mezzi e dispersione di forze.



148 Unità da guerra nemiche affondate dalla Marina italiana dall'inizio della guerra al 15 gennaio 1943: 2 navi da battaglia, 17 incrociatori, 30 cacciatorpediniere, 81 sommergibili, 18 incrociatori ausiliari

La Marina germanica possiede oggi un nucleo di unità di superficie che, se è lontano dal raggiungere la potenza delle flotte che inalberavano l'aquila imperiale nella guerra 1914-1918, forma tuttavia un complesso perfettamente omogeneo dal lato organico e talmente bene allenato che, sotto la guida di marinai capaci e valorosissimi, costituisce in ogni momento una grave minaccia per la potenza inglese, come ben dimostrò a suo tempo la crociera della nave da battaglia *Von Bismarck*.

Non è possibile nè logico tentare previsioni sul futuro impiego di tali forze di superficie, ma si può pensare che con la buona stagione la loro attività sarà più notevole di quella dei mesi scorsi e dovrà essere tenuta nel dovuto conto dall'Ammiragliato inglese.

Negli altri mesi, intorno all'Europa le forze germaniche hanno compiuto quello che potrebbe chiamarsi un lavoro di normale amministrazione, convogliando le navi del commercio, proteggendo i trasporti di truppe e di materiali, pattugliando gli approcci dei porti, dragando e posando mine, ecc.

Da porre in speciale rilievo l'opera svolta in Mar Nero in collaborazione con le unità italiane presenti in quel mare, nel quale, malgrado una schiacciante superiorità, la flotta russa è condannata ad una quasi inazione dall'eroismo dei marinai dell'Asse.

I colloqui di Casablanca e di Adana

Dal 14 al 24 gennaio u.s. il Presidente degli S. U. A. e il Primo Ministro britannico hanno tenuto una serie di riunioni nei pressi di Casablanca. Il Presidente Roosevelt e Churchill erano accompagnati dai Capi degli Stati Maggiori delle due Nazioni. Per gli S.U.A. erano presenti: il generale George C. Marshall, Capo di S. M. dell'Esercito degli S.U.A., l'Ammiraglio Ernest J. King, Comandante in Capo della Flotta degli S.U.A., il Tenente Generale Arnold, Comandante delle Forze aeree degli S.U.A.; per la Gran Bretagna: l'Ammiraglio Sir Dudley Pound, Primo Lord del Mare, il Generale Sir Alan Brooke, Capo dello S. M. Generale Imperiale, il Maresciallo dell'Aria Sir Charles Portal, Capo dello S. M. dell'Aeronautica. Essi erano coadiuvati: dal Tenente Generale B. B. Sommervell, Comandante Generale dei Servizi e dei rifornimenti dell'Esercito degli S.U.A., dal Maresciallo Sir John Dill, Capo della Missione dello S. M. britannico a Washington, dal Vice Ammiraglio Lord Louis Mountbatten, Capo delle operazioni combinate, dal Tenente Generale Sir Hastings Ismay, Capo di S. M. del Ministero della Difesa e da molti altri Ufficiali

MOTOZATTERE ADOTTATE DALLA MARINA GERMANICA

di S. M. dei due Paesi. Essi hanno ricevuto le visite di Murphy e Mac Millan, del Tenente Generale Dwight Eisenhower, Comandante in Capo delle forze di spedizione alleate nel N.A.F., dell'Ammiraglio della Flotta Sir Andrew Cunningham, Comandante delle forze navali di spedizione nel N. A. F., del Maggior Generale Spaatz, Comandante delle forze aeree alleate nel N. A. F., del Tenente Generale Mark W. Clark, Comandante della V Armata degli S.U.A. in Tunisia.

Provenienti dal Medio Oriente sono inoltre giunti per conferire: il Generale Sir Harold Alexander, Comandante in Capo delle forze del Medio Oriente, il Maresciallo dell'Aria Sir Arthur W. Tedder, e il Tenente Generale Frank Maxwell Andrews, Comandante delle forze degli S.U.A. nel Medio Oriente.

Il Presidente Roosevelt era accompagnato da Harry Hopkins ed è stato raggiunto successivamente da Averell Harriman, rappresentante speciale del Presidente per gli affari degli « affitti e prestiti ». Il Primo Ministro britannico era accompagnato da Lord Leathers, Ministro britannico per i trasporti di guerra.

Per dieci giorni gli S. M. hanno tenuto riunioni per due o tre volte al giorno riferendo, durante gli intervalli di queste riunioni, i progressi dei colloqui al Presidente ed al Primo Ministro.

Il comunicato ufficiale anglosassone afferma che in tale riunione è stata esaminata, per ogni singolo teatro di operazioni nelle varie regioni del mondo, l'intera situazione della guerra, e sono state esaminate le possibilità delle future operazioni in mare, nell'aria e in terra.

Non ci dilungheremo sul significato politico del mancato intervento dei rappresentanti della Russia bolscevica e della Cina di Chang Kai Scek. Esso costituisce uno dei lati negativi di tale incontro ed è stato già largamente commentato dalla stampa dell'Asse.

Dal punto di vista navale, che è quello che a noi interessa, i colloqui di Casablanca avranno certamente una notevole influenza sui prossimi avvenimenti.

Gli sviluppi dell'offensiva invernale russa sul fronte orientale e le precise parole di Stalin, che nel 25° anniversario della costituzione delle Armate rosse ha chiaramente affermato come tutto il peso della guerra gravi ora praticamente sulla Russia, hanno provocato da parte degli anglo-sassoni una di quelle ormai classiche offensive propagandistiche, tendente a proclamare ai quattro venti che è imminente la costituzione del famoso secondo fronte.

È evidente che qualche cosa in tal senso gli anglo-sassoni stiano preparando, anche se voci più o meno autorevoli ed autorizzate affermino che il secondo fronte è costituito in definitiva dall'attività della Flotta inglese e dal fronte nordafricano.

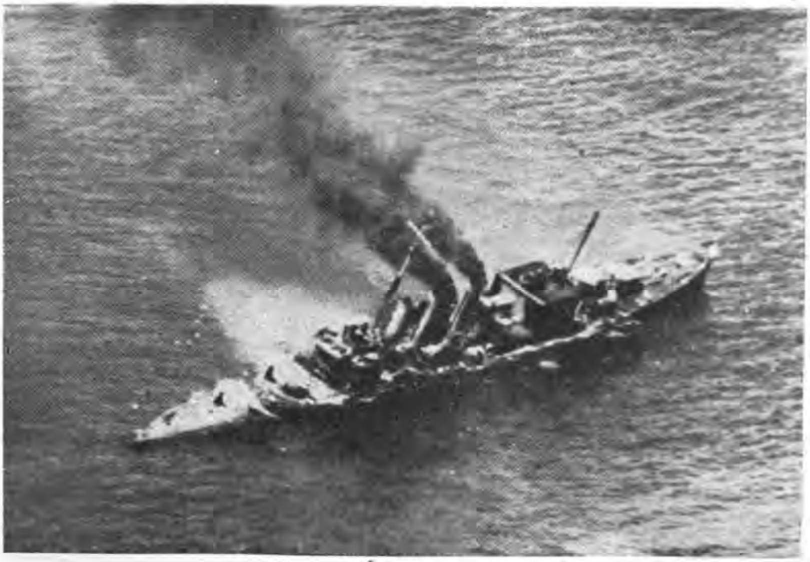
Quali saranno gli obiettivi e in quale settore Churchill e Roosevelt porteranno eventualmente la loro azione offensiva non è nostro compito profetare. Possiamo invece esaminare quali siano nel momento attuale le possibilità del nemico.

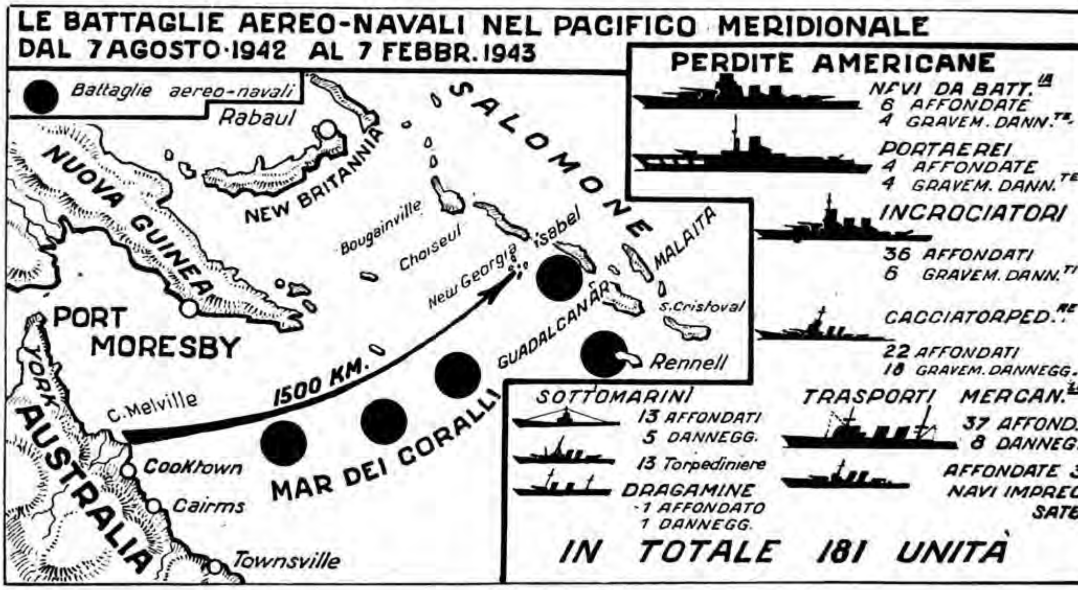
Tutta la macchina dell'Intelligence Service è stata messa in movimento per tenere in allarme tutta l'Europa, dalla Norvegia alla Spagna, all'Italia, ai Balcani; le varie dichiarazioni, spesso fra loro contrastanti, tendono a creare quella confusione di apprezzamenti che, secondo quanto ha dichiarato lo stesso Churchill, costituisce una delle mire del Governo inglese. Non seguiremo quindi gli anglosassoni su questa via ma considereremo unicamente lo sforzo necessario dal lato dei trasporti per costituire una testa di sbarco in una qualsiasi delle zone costiere europee.

La propaganda nemica, al momento dello sbarco nel N.A.F., parlò di circa 800 navi mercantili da carico e da trasporto truppe, impiegate nei mesi di novembre e dicembre 1942. Tale cifra, anche se considerata come propagandistica, dà un'idea delle proporzioni del naviglio necessario al trasporto di un Corpo d'occupazione a carattere permanente e non limitato ad una semplice azione di disturbo. D'altra parte bisogna anche tenere conto che per lo sbarco nel N.A.F. il nemico aveva la quasi certezza o di non incontrare resistenza alcuna, o di trovarne una solamente formale. Non così sarebbe nell'eventualità di una azione contro coste presidiate dalle forze dell'Asse.

Per lo sbarco nel N.A.F. è stato necessario distogliere dalle normali correnti di traffico circa 3 milioni di T.S.L. di naviglio e questo ha obbligato i nostri nemici a sospendere i convogli diretti verso il Sud-Africa ed i rifornimenti di viveri all'Inghilterra, tanto da

AFFONDAMENTO DELL'INCROCIATORE "CONWALL"





costringere la Gran Bretagna ad intaccare le riserve accumulate nei magazzini.

Ora, volendo ammettere che per la costituzione del secondo fronte europeo si pensi di mettere a terra, almeno in un primo tempo, una forza di 500.000 uomini con i relativi materiali (cifra questa non esagerata se si vuol partire con probabilità di un successo sia pure locale), si può considerare che occorrano, grosso modo, dai 4 ai 5 milioni di T.S.L. di naviglio mercantile.

Dato che il fronte africano è sempre in piedi e che le forze dell'Asse non accennano a dimostrare alcuna volontà di farsi gettare a mare, ne dovremo concludere che occorrerebbe ai nemici distogliere dalle normali correnti di traffico circa 7–8 milioni di T.S.L.

È possibile tutto ciò quando le maggiori sorgenti della produzione sono nel continente americano ed ogni viaggio circolare impegna un piroscafo per un periodo di oltre due mesi? Evidentemente no.

Ed allora non rimane che volgere l'attenzione o al settore Medio Oriente–Turchia (più comodo perchè i trasporti terrestri aiuterebbero quelli marittimi, ma terribilmente antieconomico per questi ultimi) o ad una serie di operazioni minori, che potrebbero servire a predisporre delle basi di partenza situate in modo da servire in un primo tempo come centro di raccolta e di radunata, e poi da trampolino.

E poichè la radunata può essere diluita nel tempo, ne risulterebbe un minore dispendio di energia.

Tutte le considerazioni sopradette prescindono naturalmente dalla reazione delle forze dell'Asse e non tengono conto delle difficoltà di ogni azione di sbarco contrastata.

Ma tutto ciò farà sentire il suo peso nel giusto momento e non può essere oggetto di induzioni.

Per concludere, nel colloquio di Casablanca si deve ravvisare l'evidente preoccupazione dei Capi nemici di portare a termine una qualche azione che soddisfi le masse e che serva a tenere a bada le insolenti richieste del compagno Stalin.

In conseguenza non è illogico pensare che in tale occasione sia stata stabilita una comune strategia di guerra per il 1943, si sia tentato l'accordo Giraud–De Gaulle, si sia cercato di impressionare l'opinione pubblica mondiale con l'affermazione di una assoluta decisione angloamericana di raggiungere nel 1943 i presupposti per la vittoria. Quasi nessuno di questi punti però è stato raggiunto e, come il mancato intervento di Stalin e di Chang Kai Scek ha fatto fallire il progettato Consiglio Supremo, così l'accordo fra i Generali francesi non è avvenuto. Il tempo ci dirà se anche i piani strategici e tattici elaborati a Casablanca avranno avuto esito favorevole.

Pochi giorni dopo l'incontro di Casablanca, dietro richiesta dello stesso Churchill, si sono svolti i colloqui di Adana con i Capi del Governo turco.

La Turchia, legata da un trattato di alleanza con l'Inghilterra, durante tutto il conflitto in atto, ha mantenuto una stretta neutralità.

Consigliata finora a mantenere questo atteggiamento dalla vicinanza delle Armate tedesche e russe che, in caso di appoggio all'una od all'altra parte in conflitto, avrebbero potuto trascinare il Paese, in una guerra cui sarebbero mancate le finalità ideologiche e pratiche, la Turchia non ha nel momento attuale alcun interesse a cambiare la sua linea di condotta.

Ed è allora logico attenersi alla formula adottata dal comunicato ufficiale, dal quale si possono ricavare i seguenti punti fondamentali:

esame generale della situazione politico–militare in Europa, con particolare riguardo ai Balcani ed ai probabili sviluppi dell'offensiva russa;

assicurazione alla Turchia dell'integrità territoriale, specialmente per quanto riguarda gli Stretti;

richiesta alla Turchia di cooperare nel settore dei Balcani con l'Inghilterra nel dopoguerra o, in caso di particolari emergenze, per stabilire l'ordine in quel settore secondo piani angloamericani;

invii immediati di materiale bellico alla Turchia per mettere le sue forze armate in condizioni di efficienza;

rivolgere infine l'attenzione dell'Asse verso i Balcani, allo scopo di far sottrarre forze da altri fronti e far ritenere quel settore come probabile obiettivo di prossime offensive angloamericane.

La guerra navale nell'Asia Orientale e nel Pacifico

L'avvenimento saliente della lotta nell'Estremo Oriente è l'evacuazione da parte giapponese dell'isola di Guadalcanar. Quando tale isola fu occupata, scopo principale dei giapponesi era quello di farne una base avanzata non solo per attaccare le linee di rifornimento Nord America–Australia che seguono le rotte dell'estremo Sud, ma principalmente per agganciare e logorare le forze navali anglosassoni che tentavano i rifornimenti dei presidi australiani ed americani delle Isole Salomone ancora in loro possesso.

Tale scopo è stato raggiunto in pieno e dal novembre 1942 a metà febbraio 1943, in 7 scontri aeronavali, la flotta americana ha subito perdite gravissime.

Raggiunto lo scopo principale per il quale l'isola era stata occupata, e dato che i vantaggi secondari derivanti dal mantenimento della occupazione non avrebbero compensato gli oneri correlativi, il Quartier Generale nipponico ha deciso l'evacuazione dell'isola stessa.

Il giorno 8 febbraio un comunicato di Tokio dava la notizia dell'avvenuto sgombero e nello stesso tempo comunicava le perdite e i danni inflitti e subiti.

Perdite anglosassoni: caduti 25.000 uomini; aerei distrutti circa 230; cannoni distrutti 30; carri armati distrutti o incendiati 25.

Perdite nipponiche: caduti 16.734; aerei autodistrutti e non rientrati alla base 130.

Circa le perdite navali americane, il Dipartimento della Marina di Washington ha più volte esplicitamente dichiarato che non intende

dire la verità, ed infatti tutti i comunicati americani sono notevolmente reticenti: così, per esempio, solamente l'11 gennaio 1943 il Dipartimento della Marina di Washington si è deciso a comunicare la perdita di 3 incrociatori e 7 cacciatorpediniere avvenuta nel novembre 1942, e solo il 4 febbraio ha ammesso di aver perduto nell'azione del 30 gennaio (battaglia dell'isola Rennel) l'incrociatore *Cichago* ed un cacciatorpediniere.

Tuttavia, da un esame scrupoloso e dal vaglio dei comunicati delle due parti, le perdite inflitte agli S. U. A. dai nipponici dal 7 agosto 1942 alla metà di febbraio 1943 (escluse le perdite di sommergibili e naviglio minore) si possono riepilogare nel modo seguente:

6 NAVI DA BATTAGLIA	SOUTH DAKOTA: battaglia Pacifico meridionale (26 ottobre 1942)	
	1 tipo NORTH CAROLINA	3ª battaglia delle Isole Salomone (13-15 novembre 1942)
	1 tipo IDAHO	
	1 tipo imprecisato: battaglia di Lunga (30 novembre 1942)	
	2 tipo imprecisato: battaglia Isola Rennel (29-30 gennaio 1943)	
4 NAVI PORTAEREI	WASP: a Guadalcanar (15 settembre 1942)	
	HORNET	battaglia Pacifico meridionale (26 ottobre 1942)
	ENTERPRISE	
	1 di grosso tonnellaggio imprecisato	
36 INCROCIATORI	13 – 1ª battaglia Salomone (7 settembre 1942)	
	3 – a Guadalcanar (11 ottobre, 11-15 ottobre 1942)	
	3 – battaglia Pacifico meridionale (26 ottobre 1942)	
	11 – 3ª battaglia Salomone (13-15 novembre 1942)	
	1 – battaglia di Lunga (30 novembre 1942)	
	3 – battaglia Isola Rennel (29-30 gennaio 1943)	
	2 – battaglia Isola Isabella (1-7 febbraio 1943)	
22 CACCIATORPEDINIERE	9 – 1ª battaglia Salomone (7 settembre 1942)	
	5 – a Guadalcanar (dal 26 agosto al 26 ottobre 1942)	
	1 – battaglia Pacifico meridionale (26 ottobre 1942)	
	4 – 3ª battaglia Salomone (12-14 novembre 1942)	
	2 – battaglia di Lunga (30 novembre 1942)	
	1 – battaglia Isola Isabella (1-7 febbraio 1943)	

Con l'occupazione dell'isola di Guadalcanar e della Nuova Guinea orientale i giapponesi, pur avendo dovuto fronteggiare dall'estate '42 al febbraio '43 preponderanti forze avversarie specialmente nord-americane, sostenendo accaniti combattimenti, hanno potuto consolidare le loro basi strategiche della Nuova Guinea, della zona settentrionale delle Salomone e delle Bismarck, rafforzando notevolmente lo schieramento strategico verso Sud.

I reparti di manovra nipponici sono stati ritirati dai settori di Buna e Kokoda verso le zone di Lae e di Salamaua ed attualmente stanno intensificando la pressione in direzione di Port Moresby.

L'evacuazione delle truppe dislocate a Guadalcanar è stata spontanea ed ha potuto essere effettuata nei giorni dal 1° al 7 febbraio senza che il nemico si rendesse conto dell'operazione, in modo che è stato possibile reimbarcare non solo tutte le truppe ancora efficienti, ma anche i feriti ed i materiali.

Solo quando i convogli sono stati in mare sono stati attaccati da aerei e da motosiluranti. Se si pone mente al fatto che nelle vicinanze di Guadalcanar stazionavano ai primi di febbraio 2 navi da battaglia, 1 nave portaerei, 2 incrociatori pesanti, 2 incrociatori leggeri e 9 cacciatorpediniere americani, risulta evidente che la sorpresa del ritiro delle forze giapponesi è stata pienamente realizzata, cogliendo alla sprovvista le sopradette unità di superficie che non sono intervenute tempestivamente per tentare l'intercettazione dei convogli.

Attualmente le forze nipponiche, in seguito all'accennato rinforzo delle basi nel Pacifico sud-occidentale, hanno intensificato gli attacchi aerei nel settore delle Salomone, provocando vivaci reazioni da parte del nemico con attacchi alle basi nipponiche della Nuova Georgia.

Il Primo Ministro australiano, Curtin, in un discorso di tono decisamente allarmistico, ha richiesto urgenti rinforzi angloamericani, ammettendo che la minaccia nipponica contro l'Australia non solo non è diminuita ma va sempre aumentando. Tali dichiarazioni sono state accolte a Londra e Washington con evidente malcontento, anche perchè le Potenze anglosassoni, aspramente impegnate nella battaglia atlantico-mediterranea, non possono assolutamente inviare i richiesti rinforzi.

Nel Pacifico settentrionale i giapponesi mantengono sempre in loro saldo possesso le isole occupate nell'Arcipelago delle Aleutine, impedendo così che la spinta nord-americana verso la Siberia possa avere libero corso.

Tale occupazione costituisce inoltre uno dei fattori determinanti delle relazioni nippo-sovietiche, relazioni che offrono oggi spunti di notevole interesse anche per i loro riflessi europei, ma lo studio delle quali esula dai confini di questa rubrica.

Risulta dunque chiaro che la potenza nipponica è sempre fortemente operante nell'Oceano Pacifico e che costituisce continuo oggetto di gravi preoccupazioni per i nostri nemici, i quali anche recentemente, per bocca del Ministro della Guerra degli S.U.A., Ford hanno riconosciuto che i giapponesi dimostrano di sapere colpire nei luoghi più inattesi.

Alfonso Galleani

BUONA GUARDIA A BORDO DI UN SOMMERGIBILE

Aeronautica

La guerra aerea

Nei primi giorni del nuovo anno, sul fronte sirtico e nelle zone desertiche del sud libico l'aviazione ha avuto un largo impiego tattico, attaccando più volte nell'uno e nell'altro settore con audaci voli di apparecchi assaltatori e tuffatori, concentramenti di automezzi, colonne nemiche in marcia e truppe operanti. Notevoli le perdite di veicoli, automezzi e mezzi blindati subite dal nemico.

In Algeria, nonostante le inclementi condizioni atmosferiche, particolarmente sfavorevoli all'inizio della settimana, l'aviazione da bombardamento ha ripetutamente attaccato i più importanti obbiettivi militari, soprattutto colpiti con efficaci risultati: le attrezzature aeroportuali di Algeri, il porto di Bona, alcuni aeroporti algerini, nodi stradali di importanza bellica e centri logistici delle retrovie. Nel corso di un attacco a volo radente, sei bimotori risultavano incendiati al suolo.

Un proficuo attacco veniva sferrato da nostri aerosiluranti contro un convoglio anglo-americano navigante al largo delle coste dell'Africa settentrionale francese: un siluro raggiungeva un primo piroscafo che colava a picco, mentre un secondo piroscafo gravemente colpito è anche da ritenere affondato.

Infine un ingente numero di cacciatori avversari attaccava un nostro convoglio aereo, che accettava battaglia in condizioni di assoluta inferiorità numerica. Malgrado ciò i nostri aerei riuscivano ad abbattere due velivoli nemici e raggiungevano la base di destinazione senza subire perdita alcuna.

Nel Mediterraneo è da segnalare l'azione condotta da reparti dell'aviazione italiana contro l'isola di Malta, le cui attrezzature militari sono state nuovamente ed efficacemente colpite; nonchè l'avventura occorsa a un nostro ricognitore marittimo che nel corso di una missione bellica nel Mediterraneo occidentale veniva attaccato da due caccia britannici, ambedue abbattuti dalla pronta reazione di bordo. In tale occasione l'aviere scelto armiere Bonannini ha conseguito la sua decima vittoria aerea. Quest'episodio, che ancora una volta addita l'opera silenziosa della ricognizione all'ammirazione della Patria, dimostra da quanta fede, abnegazione e spirito di sacrificio siano animati i nostri reparti di volo.

Nella Sirte interventi aerei si sono sviluppati soprattutto nel campo tattico. Malgrado le avverse condizioni atmosferiche segnalate, le nostre squadriglie d'assalto si lanciavano con foga aggressiva contro concentramenti di carri armati e di automezzi, infliggendo al nemico perdite notevoli. Più volte nel corso della settimana lo schieramento di prima linea dell'avversario, le sue colonne motorizzate in movimento, i centri logistici e gli apprestamenti bellici venivano colpiti con visibili efficaci effetti. Anche gli aeroporti del nemico venivano sottoposti a ripetuti attacchi: in uno di questi, condotto da formazioni di velivoli nazionali, veniva constatato l'incendio di un reparto di carburante e la distruzione a terra di velivoli e automezzi.

L'intensa attività aerea su questa zona del fronte africano era coronata da una serie di vivacissimi duelli svoltisi tra le opposte aviazioni, nonostante l'imperversare del maltempo e le tempeste di sabbia.

In combattimenti svoltisi nella giornata del 12 gennaio il 4° Stormo da caccia che si intitola al nome glorioso di Francesco Baracca, raggiungeva la sua 500ª vittoria nell'attuale guerra.

Le azioni di maggiore rilievo, sono state condotte contro il traffico navale nemico nelle acque del Mediterraneo.

L'inizio dell'attacco si è avuto il giorno 17 gennaio quando, in seguito ad incursione di nostri bombardieri sui porti algerini, due navi mercantili nemiche venivano così gravemente colpite da doverle ritenere affondate. Successivamente un importante convoglio veniva attaccato da velivoli germanici, che colavano a picco due piroscafi di medio tonnellaggio e altri due ne incendiavano.

Veniva poi la volta degli aerosiluranti italiani, che nel corso di una ricognizione offensiva nelle acque algerine, nonostante l'imperversare del maltempo ed il fuoco violento della reazione aerea e contraerea, attaccavano un importante convoglio e centravano un grosso mercantile, che rapidamente colava a picco. Nella stessa giornata un altro grave colpo veniva inferto al nemico ad opera dei caccia-bombardieri italiani, che attaccavano con successo due sottomarini nemici, uno dei quali, ripetutamente colpito, deve considerarsi affondato.

Nella gionata del 20 questa serie di attacchi veniva coronata da altri successi ancora più importanti. E cioè: attacco da parte dei bombardieri a grande raggio del porto di Orano dove una nave veniva incendiata e un'altra danneggiata; un piroscafo affondato e un altro colpito nel porto di Algeri durante un'incursione di bombardieri in quota.

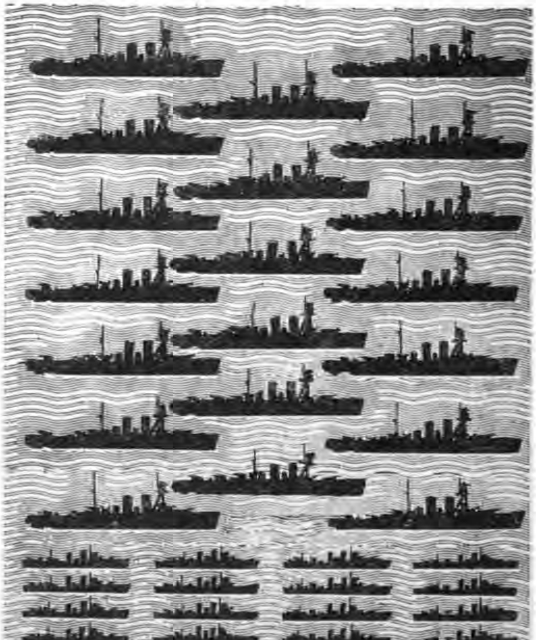
Inoltre, mentre gli aviatori germanici attaccavano al largo di Algeri un convoglio nemico, del quale una nave da 8000 tonnellate veniva affondata e altre 8 colpite per complessive 49.000 tonnellate, i nostri aerosiluranti reiteravano l'attacco contro le unità del medesimo convoglio, colpendo con siluro due piroscafi da 10 mila tonnellate, uno dei quali risultava affondato e l'altro gravemente danneggiato.

L'attività navale nemica nel Mediterraneo occidentale veniva parimenti ostacolata dai nostri aerosiluranti, che attaccavano mercantili nemici fortemente scortati, affondandone tre per 21.000 tonnellate e danneggiandone gravemente un altro. Infine, il giorno 21 gennaio, un altro piroscafo era colpito dai nostri bombardieri.

Il bilancio settimanale poi delle perdite inflitte al nemico dal 1° febbraio al 7, conferma l'intensità delle operazioni aeree svoltesi durante la settimana. Nel complesso risultano perduti dal nemico 120 velivoli e precisamente: sul territorio metropolitano 22; in Tunisia: ad opera dell'Aviazione 88; ad opera della contraerea 7; nel Mediterraneo: ad opera dell'Aviazione 3 cacciatorpediniere e 5 piroscafi; danneggiati un cacciatorpediniere e 2 piroscafi.

Nel Mediterraneo la protezione delle vie di comunicazione ha continuato a formare oggetto

*Le unità delle marine da guerra nemiche affondate dall'Arma Aerea italiana dall'inizio della guerra al 30 novembre 1942: **20 incrociatori, 18 cacciatorpediniere, 6 sommergibili e 3 incrociatori ausiliari.***



di un'attività giornaliera dei reparti dell'Armata Aerea che hanno incrociato sui convogli, fugando aliquote di bombardieri e aerosiluranti britannici che tentavano di intralciare la navigazione delle nostre navi.

Il territorio tunisino e la regione costiera dell'Algeria, nonchè la zona confinaria occidentale della Libia sono stati intensamente battuti da formazioni da bombardamento, da combattimento leggero, d'assalto e da caccia, che hanno concorso alle operazioni terrestri in corso nell'Africa Settentrionale, benchè ostacolati da condizioni atmosferiche spesso sfavorevoli.

L'attività aerea dell'ultima settimana di febbraio ha avuto un ritmo intenso su tutto il Mediterraneo e in Africa Settentrionale.

In Tunisia i nostri reparti hanno proseguito nel campo tattico lo svolgimento delle loro azioni in appoggio alle truppe terrestri. Ciò ha portato al consolidamento dei successi conseguiti la settimana precedente e al fallimento di un contrattacco nemico. Lo stesso avversario ha ammesso che l'intervento degli aerei italiani e germanici — specialmente quelli a tuffo — è stato quanto mai efficace contro i carri armati anglo-americani.

In Tunisia frequenti sono stati pure i combattimenti aerei, nonchè le azioni di assalto dell'aviazione contro basi aeree nemiche: in queste operazioni l'avversario ha perso complessivamente 31 apparecchi, ai quali ne vanno aggiunti altri due centrati da parte della contraerea.

In campo strategico l'aviazione italiana ha eseguito una serie di importanti incursioni sulle retrovie dell'8ª Armata britannica a Tobruk e Tripoli, nonchè sui porti di approdo dei rifornimenti della 1ª Armata britannica e della 5ª Armata americana ad Algeri, Bona e Philippeville, provocando dovunque distruzioni ingenti.

Anche i convogli del nemico sono stati intensamente sottoposti ad attacchi aerei nelle acque dell'Algeria da parte di nostri aerosiluranti, che in due azioni hanno affondato quattro piroscafi e ne hanno danneggiati altri due. Obiettivi navali sono stati pure colpiti nella rada di La Valletta, a Malta.

Peraltro, il movimento dei convogli nazionali è stato validamente protetto dalle scorte aeree dell'Asse che in ripetuti interventi sono riusciti a sventare attacchi del nemico, infliggendo agli angloamericani la perdita di cinque apparecchi.

Azioni contro le lontane fonti di rifornimento di carburante alla flotta e alle forze motorizzate nemiche sono state eseguite dai bombardieri che hanno battuto obiettivi in Siria e in Palestina, costituiti in prevalenza da depositi e raffinerie di petrolio.

Degna di rilievo è stata pure l'attività della nostra caccia, che si è validamente prodigata in difesa del territorio nazionale durante le incursioni nemiche. Nel corso di tali azioni i nostri cacciatori e le difese contraeree hanno abbattuto 21 velivoli nemici.

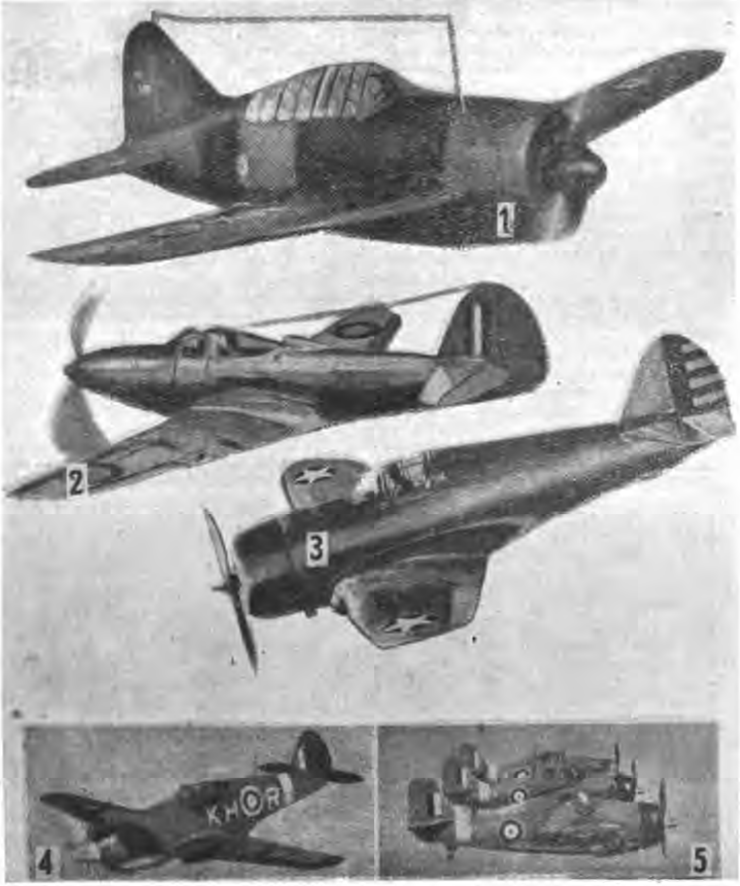
Il bilancio complessivo dell'ultima settimana di febbraio si chiude pertanto in passivo per gli anglo-americani con la perdita di 59 velivoli e di quattro piroscafi.

I nostri alleati

Il ritmo dell'offensiva sovietica ha segnato un evidente rallentamento, e le cause vengono individuate nel raccorciamento del fronte attuato in conformità ai piani prestabiliti dall'Alto Comando germanico, nel subentrare del disgelo, nelle gravissime perdite subite dal nemico e nella resistenza tedesca ovunque intensificatasi. Da parte tedesca tuttavia, nel rilevare questa nuova fase operativa sul fronte orientale non si vuole formulare per l'avvenire previsioni sufficientemente fondate in quanto mancano le garanzie per poter ritenere la situazione presente come immutabile.

L'arma aerea germanica insieme alle forze aeree alleate continua a svolgere sull'intera linea del

TIPI DI VELIVOLI STATUNITENSI



N. 1. **Caccia monoposto Brewster " Buffalo ,,.** – *Creato nel 1938. È destinato al lancio con catapulta, ma nell'aviazione britannica viene impiegato come caccia terrestre normale. Ha il carrello retrattile lateralmente, è azionato da un motore a stella di 1000 CV, con raffreddamento ad aria, che consente una velocità massima di 490 km-ora a 4000 metri di quota, ed è provvisto di un armamento variabile dalle quattro alle sei mitragliatrici fisse.* — N. 2. **Caccia monoposto Bell " Aircobra ,,.** – *È uno dei velivoli più moderni dell'aviazione degli Stati Uniti. Interamente costruito in metallo, è ad ala bassa a tutto sbalzo ed ha il motore situato dietro il posto del pilota. Ha il carrello retrattile. È provvisto di un motore Allison di 1150 CV e può raggiungere una velocità massima di 560 km-ora. L'armamento è costituito da un cannone che agisce attraverso il mozzo dell'elica, due mitragliatrici mobili in carlinga e quattro mitragliatrici fisse sulle ali. È chiamato anche "Caribou,,.* — N. 3. **Caccia monoposto Curtiss " Mohawk ,,.** – *Apparecchio ad ala bassa a tutto sbalzo, noto da anni in America come tipo " P-36 ,,. Sotto il nome di " Curtiss H-75 ,, fu fornito alla Francia che lo usò durante l'ultima campagna contro la Luftwaffe. Ha le ali arrotondate e piani di direzione semplici. Carrello retrattile nel corpo delle ali, motore a stella di 900 CV, con raffreddamento ad aria, che consente una velocità massima di 490 km-ora a 4000 metri di quota. L'armamento varia dalle quattro alle sei mitragliatrici fisse.* — N. 4. **Caccia Curtiss " Tomahawk ,,.** – *Costituisce un perfezionamento del tipo " Curtiss Mohawk ,,. Si distingue dal " Mohawk ,, per la sua forma più rispondente alle esigenze aerodinamiche e per il motore a 12 cilindri in linea, con raffreddamento ad acqua, della forza di 1050 CV. Ha le ali triangolari arrotondate alle estremità e può raggiungere una velocità massima di 560 km-ora a 5000 metri. Questo velivolo, il cui armamento è costituito da sei mitragliatrici fisse, è stato impiegato soprattutto in Africa settentrionale.* — N. 5. **Caccia monoposto Grumman " Martlet ,,.** – *Si distingue per la forma trapezoidale delle ali e per la sagoma particolare della fusoliera spiccatamente aerodinamica. È uno dei velivoli più spesso impiegati dalle navi portaerei. Ha il carrello a ruote retrattili lateralmente. È azionato da un motore a stella di 900 CV, con raffreddamento ad aria, che consente velocità massima di 520 km-ora a 5000 metri. Ha un armamento costituito da quattro mitragliatrici fisse.*

fronte orientale una instancabile attività malgrado le avverse condizioni meteorologiche, e non appena si verifica una sia pur breve schiarita od una attenuazione delle tempeste di neve, che tuttora si manifestano violente anche se in alcuni settori si è iniziata la fase di disgelo, le operazioni aeree riprendono a pieno rendimento quasi a riguadagnare il tempo perduto.

• • •

L'attività dell'arma aerea nipponica, impegnata vigorosamente su tutti i settori di operazione, continua a dare il tono alla vicenda bellica in Asia Orientale. Incursioni offensive delle ali giapponesi si estendono su tutte le posizioni nemiche nel Pacifico, ed in questi giorni, per la prima volta, esse hanno raggiunto, seppure senza recare offesa, Sidney, sulle estreme coste meridionali dell'Australia. Si è voluto, da parte anglo-americana, attribuire la provenienza degli incursori nipponici da una portaerei operante nei paraggi, ma questa specificazione, anche fosse vera, nulla toglierebbe alla situazione di fatto che è quella costituita dalla reale minaccia che il complesso aero-navale nipponico è capace di mantenere comunque contro le linee ed i centri avversari.

L'Ecc. Fougier in Germania

Il generale d'Armata Aerea Rino Corso Fougier, Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica italiana, è stato, per alcuni giorni in Germania, ospite del Maresciallo Milch.

Egli ha lasciato Berlino la sera del 16, salutato alla stazione dal R. Ambasciatore d'Italia Alfieri, dai membri della Ambasciata d'Italia, dal R. Addetto Aeronautico e da numerosi alti ufficiali dell'aviazione germanica.

Il Generale Fougier, ha approfittato del suo soggiorno in Germania per visitare alcune fabbriche di armi, nonchè istituti di ricerche e di sperimentazione dell'aviazione germanica. Ha inoltre avuto lunghi colloqui col Maresciallo del Reich Goering e col Maresciallo Milch, Segretario di Stato al Ministero dell'Aria.

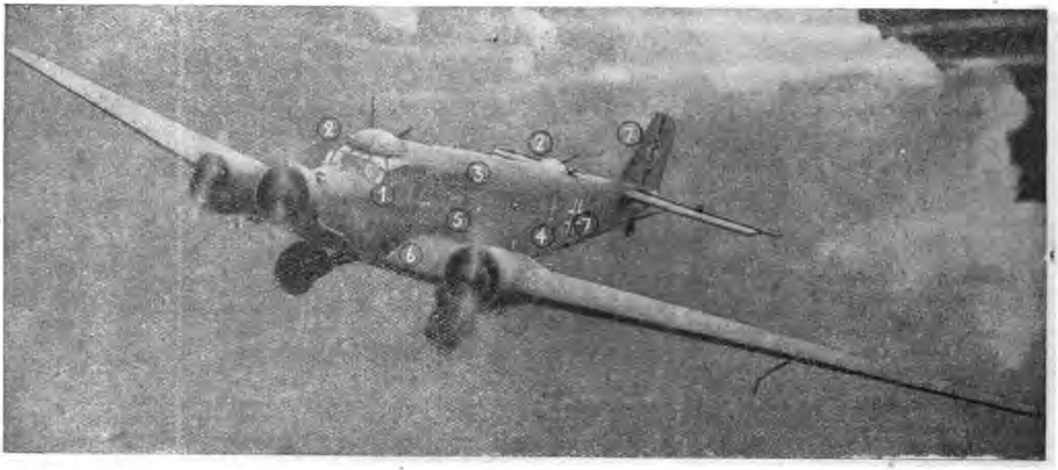
Il Generale di B. A. Enrico Pezzi non ritorna da un'azione di guerra nel cielo di Russia

Il Generale di Brigata Enrico Pezzi, Comandante della Aviazione italiana operante sul fronte russo, non è rientrato alla base da una azione di guerra. La notizia della dispersione del Generale Pezzi, Comandante del Corpo Aereo Italiano operante sul fronte Orientale, ha profondamente addolorato tutti gli aviatori italiani che in Libia, in Africa Orientale, in Spagna, nei campi metropolitani e su tutti i fronti aerei dell'attuale conflitto, avevano avuto modo di avvicinarlo e di apprezzarlo.

La formula del comunicato ufficiale lascia però campo alla speranza. Questo sentimento rimane radicato nell'animo di tutti e più particolarmente di coloro che conoscono le caratteristiche dell'immenso fronte sul quale il Generale Pezzi è andato disperso.

Clemente Prepositi

L'AEREO GERMANICO DA TRASPORTO "JU 52"



L'"Ju 52". - *Una volta uno dei migliori apparecchi da trasporto civile sulle linee aeree del mondo, oggi uno dei più fedeli ausiliari delle truppe combattenti. Questo apparecchio fu disegnato e costruito dieci anni or sono dalle officine Junker. In guerra questo tipo ha assolto ottimamente molteplici compiti come quello del trasporto di armi, munizioni, carburanti e materiali vari. In tali punti nevralgici delle battaglie trasportò paracadutisti e truppe terrestri. Numerosi feriti debbono all' "Ju. 52" l'aver ricevuto solleciti soccorsi medici. Mai questa macchina ha tradito le aspettative dei soldati che la chiamano "La buona vecchia Ju". Il pilota risiede nella cabina anteriore* (1). *Le due torrette* (2) *ne fanno un aereo da trasporto bene armato. Il n.* (3) *indica lo spazio utile della carlinga. Dal n.* (4) *si gettano i paracadutisti e si gettano i rifornimenti. I finestrini* (5) *sono chiusi e in parte adoperati per postazioni di mitragliatrici. La verniciatura grigio-argentea di prima è ora tramutata in verniciatura mimetica* (6). *Timone* (7). *I motori sono 3 e se uno si guasta, l'apparecchio può proseguire a lungo con 2 soltanto. Anche le più gravi lesioni derivanti dal tiro del nemico poco influiscono sulle qualità e sulla sicurezza di volo dell' "Ju 52".*

Nel ventennale della Milizia

Nella ricorrenza del Ventennale della Milizia il DUCE ha passato in rassegna, in una località dell'Italia centrale, una rappresentanza di forze legionarie composte di tre battaglioni «M», di un battaglione di formazione Milizie Speciali, di quattro battaglioni di prelegionari, di due battaglioni di Milizia Universitaria, di un battaglione Milizia Artiglieria Contraerei, di un battaglione Milizia Artiglieria Marittima e Giovani Fascisti volontari ed un battaglione ciclisti.

Tra i veterani di più guerre erano i giovanissimi, le nuove schiere che si apprestano ad entrare nel combattimento.

Il DUCE è giunto alle 10, accompagnato dal Segretario del Partito e dal Capo di Stato Maggiore della Milizia.

Erano a ricevere il DUCE il Quadrunviro De Bono, i Presidenti della Camera dei Fasci e delle Corporazioni e del Senato, i componenti del Governo ed il Direttorio del Partito, il Capo di Stato Maggiore Generale delle Forze Armate, i comandanti dei RR. CC. e della R. Guardia di Finanza, il S. Capo di Stato Maggiore della Milizia, i comandanti delle Milizie Speciali e Specialità e i Comandanti di Zona della Milizia Legionaria.

Seguito dalle autorità, il DUCE è salito sul podio naturale dal quale si domina l'ampia distesa dove i seimila legionari erano schierati in ordine di manovra. Sul podio, il DUCE ha chiamato i rappresentanti militari della Germania e del Giappone che si trovavano nel gruppo degli Addetti dei Paesi del Tripartito.

Seguendo una ondulazione del terreno i battaglioni, dopo aver compiuto dei rapidi movimenti, culminanti con un attacco in collina, svoltisi sotto il fuoco delle armi di accompagnamento, si sono portati di fronte alla palazzina del comando, disponendosi in un immenso quadrato cui l'armatura di guerra dava un bagliore d'acciaio.

Alle estremità, sventolanti su alti pennoni, erano il tricolore e l'insegna del DUCE.

Il DUCE, salito sulla palazzina del Comando è così apparso nuovamente agli armati.

Nella ferrea rappresentanza si esprimeva tutta la contenuta potenza della Milizia nei suoi battaglioni d'assalto, nelle sue inimitabili specialità, nel suo spirito eroico, nella sua fede incrollabile. Fede che ha la sua fonte nel cuore del popolo, perchè la Milizia costituisce l'espressione più sensibile del popolo italiano.

Il blocco degli armati, schierati dinanzi al DUCE, rappresentava idealmente gli 8200 legionari Caduti in guerra, i 12.356 feriti, i 19 Ordini Militari di Savoia, le 75 medaglie d'oro, le 1497 medaglie d'argento, le 3112 medaglie di bronzo, le 4844 croci al valor militare con cui è stata tessuta la storia gloriosa dei primi venti anni della Milizia.

La celebrazione ha avuto un carattere sobrio.

Dopo il «saluto al DUCE», gli armati hanno cantato *La Preghiera del Legionario prima della Battaglia* e gli inni della Rivoluzione.

Poi, nel silenzio che è disceso, il DUCE ha pronunciato le seguenti parole:

«Ufficiali, sottufficiali, legionari,

la Milizia, nata per determinazione del Gran Consiglio dallo squadrismo rivoluzionario, celebra oggi nel clima che le è particolare il suo primo ventennale; clima di ferro, di combattimento, di decisione nel quale finalmente si rivelano gli uomini per quello che sono e per quello che valgono.

Dal 1923 ad oggi voi, in tante e tante battaglie, avete dimostrato col sacrificio e col sangue il vostro purissimo amore per l'Italia e la vostra assoluta dedizione al Fascismo. Così voi avete tenuto fede alla consegna.

Non mai come in questa guerra di dimensioni che possono dirsi sovrumane è vero che chi decide è colui che sa resistere un quarto d'ora di più del nemico e che è l'ultima battaglia quella che dà la vittoria.

Il nostro nemico numero uno ha combattuto soltanto contro di noi e soltanto dopo trentadue mesi di durissima lotta ha potuto registrare un successo.

Il popolo italiano ha accolto con calma virile, romana, la notizia dell'occupazione nemica della Libia perchè un'incrollabile convinzione è nel profondo del suo cuore: «là dove fummo, là dove i nostri morti ci attendono, là dove noi abbiamo lasciato tracce potenti indistruttibili della nostra civiltà, là noi ritorneremo».

Incoercibile come la legge della gravitazione fisica della materia è la legge della gravitazione politica dei popoli. Cinquanta milioni di italiani hanno gravitato e graviteranno verso l'Africa perchè essi al pari e forse più di qualsiasi altro popolo hanno un diritto sacrosanto alla vita.

Legionari,

in questo primo ventennale, davanti all'insensato, criminoso, pubblicitario dilemma di Casablanca, noi insieme con i nostri camerati dell'Asse e del Tripartito rispondiamo che non molleremo mai sino a quando saremo capaci di tenere nel nostro pugno un'arma di combattimento.

Voi continuerete a marciare nelle prime linee e sarete sempre e dovunque di esempio a tutti. Io so che voi altro privilegio non ambite».

Il «saluto al DUCE» corona la lapidaria allocuzione.

Avuto il comando di «rompete le righe» i legionari, pur conservando inalterato l'ordine perfetto dei ranghi, non più contengono l'entusiasmo e una ardentissima manifestazione, che dura parecchi minuti, chiude il rito guerriero, celebrativo di un Ventennale di sacrifici, di ardimento e di gloria.

Il DUCE nel clamore della manifestazione, ricevuto il rinnovato omaggio delle autorità e sempre accompagnato dal Segretario del Partito e dal Capo di Stato Maggiore della Milizia, lascia il luogo della celebrazione.

L'elogio del DUCE

Il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha diramato il seguente ordine del giorno:

«Legionari,

l'elogio che il DUCE mi ha incaricato di tributarvi è contenuto nella sua dogmatica affermazione: «Voi continuerete a marciare nelle prime linee e sarete sempre e dovunque di esempio a tutti - ENZO GALBIATI».

Roma, nel Ventennale della Milizia.

La Medaglia d'Oro al Labaro del Gruppo «Tagliamento»

Al Labaro del Gruppo Camicie Nere «Tagliamento» è stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor militare con la seguente motivazione:

«Erede e continuatore di una Unità Camicie Nere della quale assumeva col nome titoli preclari di reputazione e di valore, durante inseguimento di nemico agguerrito ed esperto, riaffermava tempra battagliera, sicura prestanza e saldezza militare. Dislocato in posizione fiancheggiante in settore di delicata importanza, al primo allarme, balzava compatto contro colonne bolsceviche che tentavano di guadagnare terreno sulla destra del Don e, in cruenti duelli, ne frenava l'urto. Successivamente, accerchiato in un caposaldo, vi resisteva intrepidamente per alcuni giorni, sopportando perdite gravi in morti e feriti. Mentre le munizioni stavano per esaurirsi, i superstiti si facevano largo tra i nemici con bombe a mano; rompevano il blocco e si ricongiungevano con gli altri combattenti delle posizioni vicine con inalterato spirito offensivo e indomita volontà di riscossa».

(Fronte russo: Fiume Miuss–Jwanewka–Fiume Don: 12 luglio–15 agosto 1942-XX: Schebotarowsch–Quota 191,4–Quota 232,2–Tschebotarowschij–Quadrivio di Tschebotarowschij–Belewshi: 20–30 agosto 1942-XX).

Attività del Capo di Stato Maggiore della Milizia

Il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha passato in rassegna — il 17 gennaio u. s. a Firenze — una importante formazione di battaglioni di Camicie nere formati da legionari veterani e giovanissimi. Ricevuto alla stazione dal Prefetto, dal Federale e dalle altre gerarchie locali, dopo aver reso omaggio alla cripta dei caduti per la Rivoluzione e al famedio dei caduti in guerra — dove ha deposto due corone di alloro — si è portato in piazza della Signoria dove erano schierati i battaglioni, gli organizzati del fascismo fiorentino, le associazioni combattentistiche e di arma, e popolo acclamante al DUCE, fra lo sventolio dei tricolori e gagliardetti.

I reparti hanno presentato le armi ed il generale Galbiati, dopo averli passati in rassegna, è salito sul podio sul quale avevano preso posto, con le gerarchie militari e politiche, i congiunti dei legionari caduti.

Dopo il saluto al DUCE, ordinato dal Capo di Stato Maggiore della Milizia, è avvenuta la benedizione e la consegna delle fiamme ai nuovi battaglioni. Sono state, quindi, consegnate le ricompense al valor militare ai familiari dei gloriosi caduti e ai legionari viventi, tra continue manifestazioni di entusiasmo.

Ristabilitosi il silenzio il Generale Galbiati ha parlato alle camicie nere, portando loro il saluto ambitissimo del DUCE. Egli ha detto, fra l'altro: «Questa rassegna di armati è un atto di fede. La Milizia, che è rimasta popolo, ha risorse inesauribili. Essa è presente su tutti i fronti della nostra guerra; è presente ovunque

LEGIONARI DI UN BATTAGLIONE "M" IN PARTENZA PER LA ZONA DI IMPIEGO

coi suoi veterani ed i suoi giovani legionari, animati tutti dalla stessa volontà di vittoria: vittoria certa, alla quale ci condurrà il genio infallibile del DUCE ».

Le parole del generale Galbiati hanno suscitato una nuova dimostrazione di entusiasmo, che è culminata nel canto degli inni legionari e squadristi ed in altissime acclamazioni al DUCE.

Terminata la manifestazione, il Capo di Stato Maggiore della Milizia si è recato a Palazzo Vecchio dove ha tenuto rapporto a seicento ufficiali della VII Zona CC. NN., impartendo loro direttive sul lavoro da svolgere nel campo dell'inquadramento dei giovani nelle file della Milizia.

Infine, il generale Galbiati si è recato a visitare una batteria della Milizia Artiglieria Contraerei, interessandosi all'attività dei legionari, con i quali ha consumato il rancio.

Nello stesso pomeriggio il Capo di Stato Maggiore della Milizia è giunto a Lucca dove ha passato in rassegna alcune formazioni legionarie — composte di giovani e di anziani — che nella piazza Napoleone formavano uno schieramento imponente.

Dopo la consegna della fiamma ad una unità legionaria di recentissima costituzione e la distribuzione di alcune ricompense al valore e dei premi ai reparti partecipanti alla gara nazionale di corsa campestre per squadre organiche della Milizia, conclusasi a Lucca nella mattinata, il generale Galbiati ha parlato alle camicie nere suscitando prolungate manifestazioni di entusiasmo al DUCE. Dopo la manifestazione, il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha tenuto rapporto, alla Casa del Fascio, agli ufficiali della 86ª Legione Camicie Nere.

CELEBRAZIONE DEL VENTENNALE DELLA M. V. S. N.

La rassegna a due battaglioni « M » in partenza per la zona d'impiego

Il 16 febbraio, in una località dell'Italia centrale, il generale Galbiati ha passato in rassegna l'8° e il 29° battaglione « M » che, provenienti da un fronte di guerra, si trasferivano ad altra zona d'impiego. I due battaglioni rappresentano il fior fiore delle più agguerrite e ferree unità legionarie. Il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha porto agli eroici legionari il suo saluto durante una tappa del viaggio, presso la stazione ferroviaria di una località rurale. La popolazione del luogo era corsa unanime a festeggiare i legionari, recando loro doni di ogni sorta. I militi si sono stretti intorno al Capo di S. M. inneggiando al DUCE, al canto degli inni legionari. Il generale Galbiati ha interpellato parecchi valorosi, rievocando i fatti d'arme ai quali avevano partecipato. Quando il convoglio si è mosso la popolazione ha rinnovato ai valorosi legionari le testimonianze del suo affetto, mentre i militi « M » rispondevano al vibrate saluto col grido di « DUCE! DUCE! » e col canto degli inni di guerra.

Il Ventesimo Annuale dei moschettieri del DUCE

L'11 febbraio il DUCE, in occasione del Ventesimo Annuale di fondazione del reparto moschettieri, ha ricevuto, presente il Capo di S. M. della Milizia, le famiglie dei moschettieri caduti e i moschettieri che durante l'anno decorso sono stati decorati al V. M. Il Comandante del Reparto ha letto un breve rapporto sulla partecipazione dei moschettieri alle operazioni sui vari fronti di guerra. Il DUCE ha rivolto parole di commossa simpatia alle famiglie dei moschettieri Caduti durante la guerra, ha elogiato il gruppo dei moschettieri decorandi e ha salutato gli altri moschettieri in armi sui diversi fronti di guerra.

Nel giugno 1940 i moschettieri chiesero al DUCE l'onore di poter servire in armi la Patria. Fu loro concesso. Su un totale di 200, 175 moschettieri hanno partecipato ad operazioni sui vari fronti di guerra; 9 sono i caduti e 9 i dispersi. Ricompense al valore: 9 a caduti, 2 a dispersi e 36 a viventi. La lotta continua e i moschettieri vi parteciperanno fino al raggiungimento della vittoria.

Il contributo di sangue degli alti gradi della Milizia

Dal fronte russo giunge notizia che il console Graziano Sardu è stato visto cadere, gravemente ferito, alla testa delle sue camicie nere della « Leonessa » ed il 1° seniore Masper è caduto da prode immolandosi in un contrattacco sferrato dai legionari « M » del V « Valle Scrivia ». I due eroici comandanti vanno accomunati ai nomi degli altri consoli che si sono immolati nella presente guerra: Console Secondo Meneghetti e 1° seniore Ferruccio Bonapace, entrambi medaglie d'Oro, caduti in Albania; 1° seniore Ernesto d'Elia, caduto in A. S.; console Franco Clementi, caduto oltremare.

Così i capi indicano ai valorosi gregari — pagando di persona — la via luminosa della vittoria.

Adalgiso Ranieri

ITALIA

Il ciclo addestrativo premilitare

Il Comando della Gil, ha emanato le norme relative al ciclo addestrativo premilitare per l'anno 1943-44-XXI.

Esso avrà inizio il 7 marzo per il corso premilitare generale, cui dovranno partecipare i giovani nati nel 1925.

Contemporaneamente si inizieranno anche i corsi di specializzazione per le leve della terra, del mare e dell'aria.

Ai corsi premarinari saranno tenuti a partecipare i giovani in possesso dei titoli per la iscrizione nelle liste preparatorie della leva di mare, ed a quelli preaeronautici i giovani iscritti nelle liste di leva aeronautica e coloro che chiedono di frequentare i corsi per piloti di aliante e di aeroplano.

Ai sensi della legge 31 dicembre 1934-XIII, n. 2150, modificata dalla legge 11 aprile 1938 Anno XVI, n. 405, la frequenza all'istruzione premilitare è obbligatoria e sanzioni sono contemplate nei confronti degli inadempienti. Le vigenti disposizioni in materia prevedono peraltro motivi di dispensa o di esenzione permanente o temporanea per determinate categorie.

Il contributo premilitare è fissato — a norma del R. decreto 6 dicembre 1935-XIV, n. 2430 — in L. 5; i premilitari, all'atto dell'iscrizione ai corsi, dovranno inoltre fornirsi del libretto di valutazione dello stato fisico e militare.

Il corso celere per istruttori premilitari

Il Sottocapo di S. M. Alberto Zaccherini ha presenziato, in una località dell'Italia centrale, all'inaugurazione del corso «Celere» presso il Centro di perfezionamento istruttori premilitari.

Ricevuto dal Comitato del Centro e dagli ufficiali del Comando, il Console Zaccherini, dopo aver passato in rassegna i giovani allievi militarmente inquadrati, ha loro brevemente parlato illustrando i motivi della nostra guerra e le ragioni che determineranno la vittoria delle nostre armi.

Il gerarca si è poi particolarmente soffermato sui compiti che spettano ai giovani allievi, i quali non solo militarmente ma soprattutto spiritualmente, dovranno preparare i futuri soldati durante le istruzioni premilitari.

Un corso per gli ufficiali addetti alla motorizzazione

Il 1° marzo XXI si è inaugurato a Pesaro il I° Corso nazionale di aggiornamento per gli ufficiali addetti ai reparti della motorizzazione.

Nella sua opera di preparazione i giovani specializzati, che affluiscono nelle file del R. E. con un bagaglio tecnico già acquisito ed un addestramento militare notevolmente sviluppato, la G. I. L. cura anche la formazione degli elementi destinati all'inquadramento e alla istruzione dei reparti giovanili.

Dopo la selezione ed il perfezionamento dei tecnici e degli istruttori dei centri della motorizzazione, vengono ora adunati gli ufficiali prescelti a comandare i reparti motorizzati.

Le materie di insegnamento del Corso sono le seguenti: addestramento ginnico, militare, tecnico e politico, scuola guida, scuola comando, regolamenti. Il Corso terminerà il 15 marzo con un esame finale dei partecipanti.

Il secondo corso per capi fanfara federali

Presso il Conservatorio di musica del Comando Generale della G. I. L., presente il Sottocapo di S. M. Alberto Zaccherini, si è inaugurato il 2° Corso di addestramento militare ed artistico per Capi fanfara dei Comandi federali.

Dopo la prolusione tenuta dal maestro Triventi, i partecipanti sono stati sottoposti ad esercitazioni militari a carattere bersaglieresco, sul viale delle Parate.

La cerimonia si è iniziata e conclusa con il saluto al DUCE.

BELGIO

Come è organizzata la gioventù

La gioventù fiamminga è inquadrata in una organizzazione giovanile che porta il nome di «*Gioventù Nazional-socialista delle Fiandre*». Circa diecimila giovani e ragazze appartengono già al movimento creato nel 1938, che comprende ragazzi dai 10 ai 14 anni (*Knapen e Kerlinnen*) e giovani dai 14 ai 18 anni (*Kerels e Jonge meisjes*).

L'organizzazione che si estende ormai su tre vasti territori, la Fiandra, il Brabante, ed il Limburgo, deve creare continuamente nuove «Vendels» e nuove «Scharen», per inquadrare i numerosissimi giovani che accorrono sotto le sue bandiere. Presentemente la N.S.J.V. si trova ancora nella fase organizzativa.

Il Capo della gioventù nazionalsocialista fiamminga è il dott. Edgardo Lehembre, che già prima dell'invasione tedesca, era stato fiduciario dell'associazione per la città di Anversa.

Tutti i giovani belgi, esclusi i fiamminghi che appartengono alla N.S.J.V., sono inquadrati dai 6 ai 18 anni, nelle file della organizzazione rexista, che già fin dal 1936, quando doveva nascondersi sotto le apparenze di un circolo di escursionisti, costituiva la più attiva difesa della nazione belga contro il fronte democratico-anglofilo del Belgio, curando in modo speciale la preparazione premilitare dei giovani.

Il movimento giovanile rexista incontra per ora difficoltà sopratutto per la mancanza di mezzi materiali, dato che il reclutamento avviene nelle categorie molto popolari, e perciò non può attendere aiuto dalle famiglie dei membri. Malgrado ciò, essa riesce ad organizzare dei campeggi e a reclutare sempre nuovi membri. Il motto dell'organizzazione: «Duro e puro», racchiude in sè il programma e i metodi di questa associazione giovanile, che si prefigge di creare nei giovani, una volontà ferma e una coscienza precisa dei propri doveri verso lo Stato e la società.

Un altro elemento caratteristico della gioventù rexista è costituito dall'aver scelto la più antica tradizione cavalleresca come fine centrale della formazione e dei gradi.

Così i giovani prima sono «compagni» poi «cavalieri», essi prestano giuramento con lo antico cerimoniale della cavalleria. I campi portano il nome degli eroi della storia Belga, che è continuamente studiata e commentata. Grande cura è posta nel dare ai giovani un contegno corretto e dignitoso in reazione alla trascuratezza e alla volgarità.

Il «Prévot de la jeunesse» (dirigente della gioventù) è il Comandante della gioventù maschile e femminile. Del suo lavoro egli è responsabile soltanto di fronte al Capo del movimento Rexista, Degrelle.

Il corpo dei dirigenti è diviso in: *a)* Corpo di dirigenti superiori, nominato Prévoté (Haut cadre): *b)* Corpo di dirigenti medi (Cadre supérieur); *c)* Corpo di dirigenti inferiori (Cadre subalterne).

La gioventù è inquadrata nelle seguenti formazioni:

«Equipe»: 10 ragazze o ragazzi. «Serment»: 50 ragazze o ragazzi, suddivise in 4 Equipes, con 4 capi d'Equipe, 2 musicisti, 1 segretario. «Enseigne»: 200 giovani, chiamata «Groupe» per le ragazze. «Fanion»: 800 giovani, chiamata «Ronde» per le ragazze. «Bannière»: oltre 800 giovani, chiamata «Contrée» per le ragazze.

I giovani dai 6 ai 12 anni si chiamano: «Jeunes Serment de compagnons».

I giovani dai 12 ai 18 anni si chiamano: «Serment de chevaliers».

Le ragazze dai 6 ai 12 anni si chiamano: «Jeunes Serments de petites».

Le ragazze dai 12 ai 18 anni si chiamano: «Serment de compagnes».

La divisione territoriale è la seguente: Etendard, Pays, Bannière.

La gioventù rexista di ambo i sessi si è riunita durante il mese di agosto a Flémalle-Haute, nella regione di Liegi, per un campeggio che è stato preceduto da una manifestazione sportiva e dal solenne giuramento di fedeltà delle diverse formazioni giovanili.

La chiusura del campeggio è stata contrassegnata da un'altra solenne manifestazione a Liegi, durante la quale ha parlato ai giovani V. Matthys, Capo dei Rexisti, in sostituzione di Léon Degrelle.

Nel suo discorso il Capo dei Rexisti ha precisato lo scopo dell'organizzazione con queste parole: dare al popolo la rivoluzione che lo salverà. Inoltre egli ha aggiunto che è necessario «creare una comunità popolare forte, una patria socialista in un paese socialista».

La CULTURA MILITARE nelle SCUOLE CIVILI

L'ora che volge

Mai come in questi giorni si è tanto affermata una verità, che è di dominio pubblico e che cioè da dovunque si difendono le ragioni supreme della Patria. La scuola sotto questo aspetto è uno degli ambienti che meglio si prestano allo scopo e la scuola fascista è oggi perfettamente in linea con tutti gli spiriti, protesi verso i vasti orizzonti, nei quali si delinea sempre più la vittoria attraverso le prove di resistenza delle nostre popolazioni e soprattutto attraverso l'impeto ed il valore dei nostri combattenti.

La scuola vive le grandi ore storiche, che la Patria fascista attraversa in un nembo di gloria imperitura ed è vicina con l'anima e con la fede ai nostri eroici soldati.

I giovani con il sentimento e con l'intuito, che costituiscono un loro singolare privilegio hanno netta la sensazione delle infinite possibilità del popolo italiano. Ed è per questo che essi credono ed è per questo che recano nel cuore la certezza del trionfo della nostra causa. Negli istituti che frequentano, nelle persone che avvicinano, nelle case dei parenti e degli amici, dovunque ed in ogni momento sono i portatori di una fede che commuove, avvince e rassicura. Di fronte a queste confortanti realtà il compito del docente in genere e di quello di cultura militare in ispecie assurge ad una importanza e ad un significato di particolare rilievo. La parola dell'insegnante è destinata a farsi strada in un'anima ardente, pronta a ricevere e a vivificare le migliori espressioni di ogni salda coscienza. Sappia il docente di cultura militare cogliere tutte le propizie occasioni, che gli si offrono in gran numero e tanto spesso. Tragga da esse partito per animare il proprio insegnamento e renderlo ad un tempo aderente al massimo a quella che è la situazione della Nazione in rapporto alla guerra che combattiamo con tenacia e con coraggio. Si facciano frequenti ed opportuni riferimenti agli avvenimenti della settimana lungo le fronti di battaglia. Ci sarà sempre un particolare, un episodio, un aspetto della situazione che fanno al caso nostro, e consentono alcuni commenti, che scendono direttamente al cuore ed accendono gli animi. Non occorrono speciali argomenti. Quello che occorre è la fede, una assoluta fede nel nostro destino, nel nostro DUCE, nei nostri combattenti, in noi stessi. Il compito affidato ai docenti di cultura militare in questi giorni, carichi di eventi e ricchi, di gloria è di una altezza tale, che soltanto chi sente l'orgoglio di essere italiano può comprendere nel suo valore e nella sua portata. Insegnare, educare, animare. Ecco i termini che debbono essere alle basi dell'opera dei docenti di cultura militare. E soprattutto comunicare negli altri, nei giovanissimi allievi, quella che è una verità scritta nel libro dei propositi di tutti gli italiani, degni di questo nome, la verità che illumina la nostra volontà e la nostra fede e che santifica la nostra causa e il nostro sforzo, la verità in nome della quale lottiamo e in nome della quale vinceremo.

Le esercitazioni con le carte

Dei programmi di insegnamento fa parte anche lo studio del terreno e la lettura delle carte. Tra le esercitazioni pratiche è raccomandata in modo particolare tale lettura. Riteniamo perciò utile richiamare la particolare attenzione dei docenti sulla necessità di dare alla trattazione dello studio del terreno e dalle esercitazioni di lettura delle carte topografiche tutta l'importanza che meritano.

La considerazione che da un momento all'altro gli alunni diventeranno soldati e che come tali saranno chiamati a partecipare attivamente alla guerra deve indurci ad approfondire quegli argomenti dei programmi, che rivestano un maggior carattere di urgenza e di attualità. E sotto questo aspetto la topografia è in prima linea, come quella la cui conoscenza ci deve guidare ed aiutare sul campo di battaglia ad assolvere i nostri cómpiti. Scendere a particolari è certamente superfluo. Veda l'insegnante così in rapporto alle ore disponibili come all'assieme dei temi da svolgere, di fare del suo meglio tenendo presente la necessità, alla quale abbiamo accennato e che è un prodotto degli avvenimenti bellici in corso. I nostri docenti con l'esperienza, di cui sono ricchi, e della sensibilità, che è una loro caratteristica, troveranno il modo di raccogliere questa nostra segnalazione alla stregua dei loro criteri e delle possibilità di ordine pratico.

Ispezioni

Dai dati che si sono potuti raccogliere intorno all'insegnamento della cultura militare nelle scuole civili, è risultato che nel complesso i risultati ottenuti negli scorsi anni vengono mantenuti ed accennano ad accrescersi. Notevole poi è la circostanza che l'insegnamento, a causa della guerra in corso, è diventato più attuale e più vivo. Docenti ed alunni si impegnano ancor più degli scorsi anni allo scopo di raggiungere tutte le mete prefisse, e prima tra esse quella di concorrere validamente al conseguimento della vittoria. La tecnica si sposa alla passione. Il desiderio di apprendere si fonde con quello di vincere. Da tutto emana una profondità di propositi ed un vigore di sentimenti, che rende ancor più aderente la scuola a quella che è la vita della Nazione. La scuola, fucina ardente di anime elette trova nell'insegnamento un motivo di più per vivere le grandi ore storiche della Nazione.

Risposte a quesiti

La facoltà di richiedere la iscrizione negli albi dei docenti di cultura militare per il triennio 1942-45 è riservata agli smobilitati, che rientrano in Patria dalle zone di operazioni.

— Si può richiedere ed ottenere la iscrizione per un solo grado di insegnamento e per una sola Provincia.

— La copia del bando di concorso per le iscrizioni degli elenchi per il triennio 1942-45 può essere richiesta al Ministero della Educazione Nazionale — Gabinetto — Ufficio cultura militare.

— Le nomine per l'insegnamento non vengono effettuate dal Ministero della Educazione Nazionale, ma vengono fatte dai Rettori per le Università e dai Provveditori agli studi per le Scuole secondarie in base agli elenchi approvati per il triennio 1942-45.

— È sempre possibile ottenere il trasferimento dall'elenco di una Provincia a quello di un'altra, ma per lo stesso grado di insegnamento e facendone richiesta al Ministero della Educazione Nazionale — Gabinetto — Ufficio cultura militare.

— Il docente di cultura militare è parificato a tutti gli effetti agli altri insegnamenti incaricati.

— Il voto in cultura militare fa media, a tutti gli effetti, con i voti riportati nelle altre materie.

— Nella terza classe di scuola media è prescritto, per legge, l'insegnamento della cultura militare.

— Le donne non sono obbligate a frequentare i corsi di cultura militare ed a sostenere le relative prove, ma nulla vieta loro di assistere alle lezioni, che vengono impartite nelle Università.

La nostra rubrica

Tutta la corrispondenza destinata comunque a questa rubrica, come pure le fotografie delle quali si desideri la pubblicazione, debbono essere spedite al seguente indirizzo: Rivista *Nazione Militare* - Cultura militare nelle scuole - Roma, via Napoli n. 40.

Scrittori e LETTORI

I. - LIBRI ED OPUSCOLI

PIERO OPERTI

Convito della speranza

G. B. Paravia & C.

L'esperienza della nostra generazione, che assolve il suo duro compito storico, questa esperienza com'è vissuta dai giovani i quali con eroico abbandono assumono per sè il sacrificio cruento, forma il soggetto di questo libro.

Azione e non meditazione, poichè l'arte dello scrittore è insofferente degli indugi raziocinanti, una azione penetrata di sostanza morale così da assurgere a nuda manifestazione dello spirito.

Il fenomeno « guerra » nelle sue reazioni sulla coscienza individuale e collettiva è qui prospettato con quella umana universale comprensione in cui risiede la superiorità della nostra stirpe latina e cristiana.

Un fanciullo uscito da un placido ambiente provinciale, in una vicenda di pochi anni passa attraverso la prova del fuoco e del sangue, e facendo alla Patria il dono più prezioso realizza in sè la più alta conquista.

□

MAGGIORE
ARRIGO POZZI

ARMATA DEL PO

F. DUVAL
MILANO, 1942-XX
L. 20

Quando, nel giugno del 1940, l'Italia entrò in guerra, da circa un anno pesava sulla Francia politica e militare l'incubo di una poderosa e ferrea armata d'assalto, nata in Italia l'anno 1938, nel giorno genetliaco del RE e IMPERATORE, voluta dal DUCE e definita l'armata fascista: l'Armata del Po.

Costituita da corpi d'armata corazzati, autotrasportabili e celeri, questa armata, formata di carristi, di fanterie, di artiglierie, di cavalieri e bersaglieri, da oltre un anno e mezzo preoccupava gli spiriti d'Oltralpe. A cavallo fra la Lombardia e il Veneto essa tenne in rispetto per lungo tempo Francia e Jugoslavia e, giunto il momento di agire, contribuì potentemente con le sue eroiche divisioni, lanciate su tutti i teatri della guerra, a tenere alto il prestigio e la bandiera d'Italia.

Nel giugno del 1940, quando nel comando era succeduto al generale Ettore Bastico, suo primo comandante, il generale Mario Vercellino, la divisione motorizzata « Trieste » e un battaglione di carri armati della divisione corazzata « Littorio », messi alle dipendenze della 4ª armata, si batterono al Piccolo S. Bernardo, superando le terribili difese della « Maginot » alpina e penetrando per ben 32 chilometri in territorio nemico, sino alle prime case di Borgo S. Maurizio.

Seguì un lungo periodo di attesa, di raccoglimento, di preparazione. L'Armata del Po, ritornata nel cuore dell'Italia Settentrionale, montava severamente la guardia alla infida Jugoslavia, pronta ad accorrere con impeto fulmineo e travolgente ovunque se ne rivelasse il bisogno.

Son di quel tempo le riviste, svoltesi tra Piacenza e Parma, tra Padova e Verona e nella piana friulana, con le quali il DUCE parve volersi accomiatare dalla « sua » armata, poichè gli avvenimenti andavano precipitando e ogni giorno più si andava rivelando la necessità di impiegare le sue belle divisioni, mettendole una ad una alle dipendenze di altre Grandi Unità sui diversi scacchieri di guerra.

Incominciarono le partenze. E primo fu lo stesso suo comandante, il generale Vercellino, inviato in Grecia ad assumere il comando della 9ª armata, il cui Stato Maggiore venne per la quasi totalità composto dallo Stato Maggiore dell'armata Po.

Al generale Vercellino successe nel comando di quest'ultima il generale Ezio Rosi, il quale, costituito il nuovo Stato Maggiore dell'armata, accelerò, intensificandola il più possibile, la preparazione tecnica e morale delle sue truppe, portandole a un grado di altissimo rendimento.

Nell'inverno 1940-41 il Comando della divisione « Trieste » e il suo ferreo 21º reggimento d'artiglieria partono alla volta della Grecia e non rientrano in Italia se non quando, spezzate le reni all'esercito anglo-ellenico, il sole della vittoria italiana sfolgora sul Partenone.

Nella primavera del 1941 lasciano l'Italia dirette in Africa Settentrionale, la divisione corazzata « Ariete » e la motorizzata « Trento », seguite più tardi dalla divisione corazzata « Littorio » e dalla motorizzata « Trieste », che si coprono di gloria sulle sabbie africane accanto ai camerati tedeschi.

Nell'aprile del 1941 il corpo d'armata corazzato (XVII), guidato dal generale Giuseppe Pafundi, conquista Cettigne e Ragusa: mentre il corpo d'armata autotrasportabile, agli ordini della 2ª Armata, libera la Dalmazia, realizzando — dice un fierissimo proclama del suo comandante, il generale Francesco Zingales — « uno dei più bei sogni della nostra prima giovinezza ».

La narrazione si ferma al primo ottobre dello scorso anno: ma questo non è tutto. Perchè, mentre in Africa Settentrionale le belle divisioni « Ariete » e « Littorio », « Trento » e « Trieste », dopo essersi battute eroicamente per oltre un anno, hanno potentemente cooperato alla liberazione di Tobruk e alla marcia verso il cuore della difesa nemica in Egitto, le divisioni autotrasportabili « Pasubio » e « Torino » e una divisione celere, agli ordini del generale Giovanni Messe, già comandante il corpo d'armata celere, si battono da circa un anno contro la Russia sovietica, gareggiando in valore, in perizia e in dedizione profonda coi camerati germanici, rumeni e ungheresi.

Tutte queste cose, non ignote al memore riconoscente cuore del popolo italiano, e altre molte, bellissime, assai meno note ma degne in tutto di essere ricordate, si leggono nel volume recentemente uscito in ricchissima veste tipografica, adorno di numerose e belle illustrazioni e di una suggestiva copertina a colori, edito dalla Sezione Propaganda d'Armata.

Narrazioni di brillanti azioni di guerra, di disperate eroiche resistenze, di folgoranti conquiste, di commoventi episodi di valore individuale e collettivo, si alternano a numerose e preziose documentazioni italiane e germaniche della bravura e del coraggio dei nostri soldati.

Il libro, ben congegnato, armonico in ogni sua parte, scritto in stile piano e fluido, è dovuto alla penna del maggiore Arrigo Pozzi.

□

MANUEL MÚRIAS

STORIA BREVE DELLA COLONIZZAZIONE PORTOGHESE

Editorial Atica
LISBOA 1942

L'azione colonizzatrice del Portogallo è narrata in questo volume con particolare riferimento alle vicende storiche interne del Paese, per modo che le imprese coloniali portoghesi che si susseguirono dal 1415 sono legate agli avvenimenti della madre patria, dove scaturirono quasi sempre i piani dell'azione stessa. Fu in Portogallo che si crearono e si educarono gli audaci marinai delle scoperte, i coloni, i mercanti, i soldati e i missionari apportatori di civiltà e propagatori della religione di Cristo. Nel corso di quasi tre secoli, dopo la battaglia di S. Mamede (1128), il Portogallo aveva create le premesse alla sua indipendenza, sviluppando nel suo popolo quel sentimento di nazionalità che nel XII secolo doveva avviarlo ad emanciparsi dalle altre nazioni peninsulari. Lo sviluppo della potenza coloniale che ne seguì, i periodi di decadenza e quelli di rinascita costituiscono in questo libro materia interessante, anche se lo stile con cui è esposta tradisce le difficoltà dell'autore straniero ad esprimersi nella nostra lingua. L'A. conclude la sua narrazione rilevando che « la firma dell'accordo missionario « colla Santa Sede, negoziato e firmato da Sala- « zar e la pubblicazione dello Statuto Missiona- « rio, dovuta a Francesco Machado, reintegrano « definitivamente il Portogallo, nell'alto cam- « mino della sua azione di oltremare, come popolo « evangelizzatore. La Nazione ebbe nuovamente « alfine, riconciliata con lo Stato, la sua mis- « sione di civilizzazione. E il Portogallo fu an- « cora impero ».

n. I.

II. - RIVISTE E GIORNALI

La Centrale di comando degli "U. Boot,,

Sulla tecnica d'attacco degli U. Boot la *Deutsche Allgemeine Zeitung* pubblica un chiaro articolo nel quale si sfata la leggenda del sommergibile o del gruppo di sommergibili isolati in mezzo all'oceano, che agiscano e attacchino come più ad essi piace. Questo può accadere, ma soltanto in casi speciali, come quando un U. Boot si incontri con una sola nave.

Ogni unità germanica subacquea, disseminata nei sette mari obbedisce a quella che è la grande Centrale di Comando dell'arma subacquea, impiantata sul nostro continente, in un punto che è collegato letteralmente con tutto il mondo. Centro motore, non retorico, ma capo effettivamente operante, si può dire giorno e notte, di questa fantastica centrale è tutt'oggi ancora il Grande Ammiraglio Doenitz.

Ecco schematicamente come si può svolgere, ad esempio, un attacco di sommergibili. Il sommergibile U. che naviga nel quadro C. 12 dell'Atlantico (tutti i mari del mondo sono suddivisi sulle gigantesche carte che si trovano nel Comando Supremo dei sottomarini in grandi quadrati contraddistinti con le lettere dell'alfabeto, i quali a loro volta hanno altre suddivisioni contraddistinte con cifre) avvista un convoglio nemico. Il sommergibile in emersione si avvicina ancora di più e il comandante osserva col binoccolo quanto gli è possibile osservare senza farsi scorgere. Poi il sottomarino s'inabissa e intanto viene lanciato un marconigramma cifrato al comandante dei sommergibili, annunciante che il convoglio tale, presumibilmente composto di tante navi e scortato da tante unità nemiche, naviga in direzione sud-est in quella determinata zona dell'Atlantico.

Il comandante dei sommergibili verifica rapidamente sulla grande carta dell'Atlantico la zona, esamina le posizioni degli altri sommergibili e dà ordine a due altre unità che si trovano nei pressi di portarsi sulla rotta del convoglio. L'ordine viene immediatamente eseguito. I tre sommergibili s'avvistano in mare, mentre stanno avvicinandosi emersi al convoglio. Il Comando dei sommergibili è sempre tenuto informato di tutto e provvede, dopo avere appreso che il convoglio è costituito da dodici grossi mercantili scortato da sei unità da guerra, a inviare due altri sommergibili.

Intanto il sommergibile U è stato segnalato da un cacciatorpediniere della scorta nemica, il quale ne inizia subito la caccia. Il mare è in tempesta e la caccia risulta subito difficile. L'U si inabissa, ritira anche il periscopio, navigazione cieca. Bisogna sfuggire alle bombe di profondità che in gran numero vengono lanciate dal nemico. Ad un certo momento si deve aumentare la profondità e fermare i motori perchè il cacciatorpediniere è esattamente sopra e bombarda senza posa. Anche gli altri cacciatorpediniere pattugliano velocemente il mare tutto all'intorno. Il convoglio devia dalla sua rotta cercando di approfittare di quella caccia data dalla scorta per sfuggire all'agguato dei sommergibili.

La caccia fatta di tante piccole astuzie, di bravure marinaresche, di audacie, si prolunga magari per giorni e per notti. L'equipaggio di ogni U Boot è in attività febbrile; solo ogni comandante conserva la calma e fa compiere all'unità fantastici spostamenti e arditi accostamenti. Ad un dato momento il sommergibile U si trova a portata giusta di tiro e così pure i due suoi compagni che l'hanno subito raggiunto.

Il primo comando: « Rohre fertig! » (siluro pronto!); poi un secondo: « Rohre I und II los! » (siluri primo e secondo fuori!), detto dal comandante, incollato al periscopio, attraverso il telefono, giungono direttamente ai siluristi. Scoccano i siluri ed una nave colpita a morte va in fondo. Il convoglio tenta di proseguire; ma intanto dalla parte opposta si mettono in posizione di tiro i due altri sommergibili, i quali colano a picco due altre navi.

Il convoglio tenta dividersi e prendere diverse rotte, sopravvengono però altri sommergibili che sbarrano il passo a due navi e le affondano.

Le cinque rimaste sono ormai disperse per il mare, mentre i cacciatorpediniere, due dei quali sono stati nel frattempo gravemente danneggiati, debbono lottare con le onde sempre più gonfie, oltre che con i sommergibili. Uno di questi sommergibili è nettamente individuato dal nemico e tempestato da bombe di profondità. Si produce in seguito ad uno scoppio un guasto all'apparato motore. Esso è costretto a lasciare il campo di battaglia. Però, mentre naviga ormai lontano, in superficie nella notte, si scontra con una petroliera ed a cannonate l'affonda.

Tutta l'azione si è svolta serrata per giorni e notti, la battaglia è stata violenta; ma sempre gli U Boot hanno operato secondo le precise istruzioni date di momento in momento dal Comandante supremo inchiodato al suo posto nella Centrale dell'arma subacquea. L'abilità, l'intelligenza e il coraggio dei singoli comandanti e degli equipaggi debbono saper eseguire alla perfezione gli ordini impartiti. Anche la guerra subacquea è questione di coordinamento di sforzi e di unità di volontà. Il capo « vede » attraverso i marconigrammi cifrati e le carte suddivise in tanti quadrati la battaglia e provvede a dare i mezzi necessari perchè sia combattuta in condizioni di superiorità, ne dirige l'azione generale, consiglia alla calma oppure ordina l'attacco a fondo, dosa sapientemente gli sforzi.

Un nuovo tipo di sommergibile tedesco

Il *D. N. B.* informa che, dopo prove lunghe e minuziosi esperimenti tecnici, i cantieri navali germanici hanno iniziato la costruzione in serie di un nuovo tipo di sommergibile, i cui piani erano pronti da tempo e che gli esperti navali non esitano a giudicare come rivoluzionario nella tecnica costruttiva.

L'invenzione è dovuta ad un ingegnere francese, certo André Just, del quale una nota officina tedesca ha acquistato la patente. I motori « Diesel » usati per la navigazione in superficie possono essere usati anche quando il battello naviga in immersione, e così i grossi e pesanti accumulatori, finora adibiti alla navigazione subacquea, diventano superflui.

La costruzione e la disposizione dei macchinari nei nuovi sommergibili realizza anche una geniale innovazione che rende possibile l'utilizzazione razionale al cento per cento di tutto il volume interno. Per sommergibili di medio tonnellaggio il guadagno di peso e quindi di riserva di spinta è di 60 tonnellate mentre quello della capacità dei locali interni è di 106 metri cubi.

Ciò rende possibile la messa a posto di motori « Diesel » più poderosi con un maggior numero di cilindri e con evidente vantaggio della velocità e del raggio di azione. Da ultimo la velocità in immersione che normalmente sta nel rapporto di 1 a 2 con quella di emersione, sarà adesso di appena 1/5 inferiore. In altre parole, un sommergibile che raggiunge alla superficie una velocità, supponiamo, di 40 chilometri all'ora, potrà navigare immerso alla velocità di 32 chilometri all'ora.

"Fortezze volanti,, Liberator, Mars e Focke Wulf

Il « lancio » della potenza militare statunitense ebbe inizio nel 1936 anno di nascita delle cosiddette « Fortezze volanti ». Sull'argomento Felice Bellotti pubblica una interessante corrispondenza sul *Popolo di Roma*.

L'aviazione da bombardamento è stata studiata in Europa e in America, partendo da concetti diametralmente opposti, proprio come l'aviazione civile; nel continente europeo le distanze relativamente brevi fra capitale e capitale di Stato o fra grandi centri economici indirizzò le costruzioni aeronautiche verso un tipo di aereo non troppo grande e con autonomie relative; in quello americano, invece, dove i grandi centri di vita sono lontani migliaia di chilometri (la vita degli Stati Uniti, ad esempio, si svolge praticamente sulle fasce costiere dell'Atlantico e del Pacifico) le officine aeronautiche furono obbligate sin da principio a studiare tipi di aerei ad enorme autonomia per i servizi postali e passeggeri. Queste differenti necessità spinsero gli esperimenti aerei europei ed americani su differenti strade. Inoltre, dal punto di vista militare, la vicinanza dei centri nemici convinse i tecnici europei a studiare tipi di apparecchi con un limitato raggio d'azione ma veloci e capaci di un eccezionale carico utile. Per gli americani, invece, i centri nemici da battere in caso di guerra si trovavano a migliaia e migliaia di chilometri. Anche dal punto di vista militare le necessità europee ed americane si dimostrarono sin dal principio diametralmente opposte: una aviazione europea doveva pensare piuttosto ad un bombardamento tattico che a uno strategico mentre per l'aviazione degli S. U. non esistevano che operazioni aeree di carattere strategico. Come si vede la strada maestra intrapresa dalle fabbriche americane ed europee per le costruzioni civili si trovava ad essere esatta anche dal punto di vista militare.

Per Washington poi, che guardava e guarda con occhi imperialistici verso l'America del Sud, la identità delle necessità civili e militari servì ottimamente per la realizzazione dei proprii programmi economico-politici.

Il 1936 può essere considerato come l'anno nel quale il signor Roosevelt decise di cominciare a togliere agli Stati Uniti l'ipocrita maschera del pacifismo per mostrare il carattere nettamente imperialistico dell'espansione economica.

In quell'anno, infatti, dalle officine Boeing uscì un nuovo tipo di aereo del quale la stampa intonò subito il glorioso peana: era nato il più potente aeroplano del mondo, il « Boeing 311 ». In America, qualunque cosa deve avere un nome.

Ed ecco che un uomo con istinto veramente pubblicitario trovò al neonato quadrimotore un nome di battesimo di sicuro effetto: *Flying fortresses*, (Fortezza volante).

Veramente questo « papà » delle attuali « Fortezze volanti » (che sono tipi perfezionati del 311) non aveva nulla che potesse farlo ritenere una fortezza, se non le dimensioni. Ridotto l'armamento (inferiore a quello di un moderno caccia notturno), nessuna corazzatura tranne i soliti scudi protettivi del pilota. Tuttavia il nome ebbe un successo straordinario.

L'ultimo tipo di « Fortezza volante » è un quadrimotore dal peso complessivo di 27 tonnellate a pieno carico. I motori sono di 1200 cavalli l'uno, ciò che significa — a sei decimi — una potenza di 720 cavalli in volo. Senza carburante e senza carico, l'aereo pesa sui 14 mila chilogrammi. L'equipaggio è composto da sette uomini, un comandante, due piloti, due R. T.

(uno per le comunicazioni, l'altro per i rilevamenti) e due armieri (il numero di questi ultimi può essere aumentato quando la missione di guerra non abbia un obiettivo molto lontano e ci sia quindi disponibilità di carico). I motori sono eccellenti ed abbisognano di 250 grammi di benzina per cavallo-ora. Un brevissimo calcolo dimostra che una « Fortezza volante » che parta dall'Inghilterra per venire a bombardare Torino (la velocità di crociera di uno di questi quadrimotori si aggira sui 350 orari) ha bisogno di almeno sei ore di autonomia (cioè 9 tonnellate di benzina) e, di conseguenza, calcolando in poco meno di una tonnellata il peso dell'equipaggio con tutto quello che si deve portare dietro per uso personale, può portare a bordo un carico di bombe di circa tre tonnellate.

Come i lettori possono dedurre, queste « Fortezze volanti » non rappresentano affatto il « non plus ultra » dell'aeronautica. Vi sono altri quadrimotori che, nei cieli europei, sono più efficaci del « Boeing ». Gli americani hanno messo in lizza i « Liberator » i « Colorado » e i « Mars » (il famoso aereo di Koenig che dovrebbe servire ai trasporti intercontinentali: pesa 70 tonnellate); gli inglesi gli « Halifax », gli « Stirling » e i « Lancaster ». Da parte dell'Asse, trascurando di ricordare i nuovi tipi italiani e i famosissimi « Condor » germanici diremo solo che vola oggi nei cieli europei il « Focke Wulf » con sei motori che non ha nulla da individiare nè ai « Liberator » nè ai « Lancaster » e tanto meno alle famose « Fortezze volanti ».

L'aereo televisore senza pilota

L'aereo senza pilota guidato a distanza dalla radio e con a bordo un impianto di televisione non è ancora una realtà ma lo sarà in avvenire. Sulle sue basi tecniche e sui problemi che ancora debbono essere risolti, MAURO IANNI così scrive sul *Popolo d'Italia:*

L'aeroplano a televisione, se così possiamo definirlo, sfrutta tre realtà: il pilota automatico, la guida a distanza con le onde corte e la moderna televisione. Come vedete, tre invenzioni già entrate nella pratica di tutti i giorni. Il difficile è amalgamarle.

Il « pilota automatico » utilizza il principio del giroscopio che, agendo su un certo numero di comandi, costringe l'aeroplano a mantenere invariata la rotta iniziale e corregge istantaneamente tutti i possibili sbandamenti. Al giroscopio sono collegati alcuni soccorritori — in termine straniero, ma più diffuso, *relais* — i quali agiscono di volta in volta sul pilota automatico con le correnti dei segnali radio, ricevuti dall'apparecchio a onde corte installato a bordo. La guida a distanza può essere fatta con una certa sicurezza, cioè senza possibilità d'intervento nocivo da parte di altre stazioni, perchè in alcuni casi si può far sì che i segnali radio non influenzino gli apparecchi di bordo se non trasmessi successivamente tre volte, ad intervalli più o meno regolari, ed in altri casi si possono impiegare trasmissioni a frequenza modulata, utilissime anche per impedire possibili disturbi da parte delle instabili condizioni atmosferiche.

La guida a distanza degli aeromobili non è un problema che richieda ancora soluzioni di capitale importanza. Per la partenza dell'aereo comandato via radio dal campo, si è visto che il miglior sistema da adottarsi era quello delle catapulte. Quanto all'antenna di bordo, essa si svolge dalla carlinga non appena abbandonata la catapulta e si riavvolge quando, al ritorno, la sua estremità tocca il campo di atterraggio. Contemporaneamente il riavvolgersi dell'antenna provoca l'immediato arresto dei motori e costringe i timoni nella posizione di volo orizzontale.

Per quel che riguarda la guida vera e propria, le moderne tendenze vertono sull'impiego di apparecchi riceventi a onde corte, capaci di funzionare su sei lunghezze d'onda differenti, ciascuna delle quali riservata a un determinato comando. Così, ad esempio, una lunghezza d'onda serve per i segnali che fanno deviare l'aereo verso destra; un'altra per la deviazione a sinistra; una terza per la salita; una quarta per il volo orizzontale e le altre due per la planata e la picchiata. Dall'apparecchio trasmittente, situato a terra, possono partire a volontà dei segnali su ciascuna di queste sei lunghezze d'onda. Allorchè uno di tali segnali giunge all'apparecchio ricevente, crea un campo elettromagnetico, che agisce sugli organi di collegamento dei soccorritori col giroscopio, e quindi sui comandi del velivolo. Effettuata una qualsiasi manovra, per far riacquistare all'apparecchio il suo normale assetto di volo basta premere l'interruttore che corrisponde al comando di « volo orizzontale ». Naturalmente numerosi dispositivi provvedono a rendere inefficace ogni errata manovra; per esempio, un servo-barometro interrompe tempestivamente una picchiata ardita quando l'aeroplano è troppo vicino alla terra.

C'è infine il problema dell'assunzione delle immagini televisive all'aria aperta. Altro è assumere con il televisore l'immagine di una persona o di un complesso di persone violentemente illuminate da centinaia di lampade di grande potenza, altro è assumere immagini lontane ed alla semplice luce del giorno. Può darsi che con l'andar del tempo si giunga anche a risolvere questo importantissimo e non facile problema, sebbene ancora ora l'ostacolo possa essere girato abilmente con l'impiego di una macchina cinematografica abbinata al televisore. Questa macchina cinematografica fissa le immagini su una pellicola molto sensibile, la passa in una camera di sviluppo che opera in meno di tre secondi — abbiamo detto tre secondi — e quindi la mette a disposizione del televisore, con quel tanto di luce artificiale assolutamente indispensabile al funzionamento del tubo catodico. La trasmissione allora avviene regolarmente, con perfetta visibilità di immagini e con un ritardo di soli tre secondi. L'impiego poi di pellicole sensibili alle radiazioni infrarosse consentirebbe all'impianto televisivo-cinematografico di « vedere » anche con la nebbia o attraverso le nuvole.

Per concludere, la realizzazione di questo strabiliante aeroplano a televisione non è impossibile; bisogna soltanto vedere quando si riuscirà a risolvere i complessi problemi che ancora ne ostacolano la costruzione materiale.

G. V. S

III. - STAMPA MILITARE

Rassegna di Cultura militare e Rivista di Fanteria. - Dicembre 1942.

● *La Guerra come scienza morale.* — Discorso tenuto il 7 novembre u. s. dall'Ecc. GIUSEPPE BOTTAI, Ministro dell'Educazione Nazionale, alla Accademia Navale di Livorno. « La storia che viene svelando il mito di Minerva, il mito della sapienza armata, la prova suprema della autenticità morale di un popolo, è e sarà sempre la guerra ».

● *La situazione strategica nel Pacifico.* — Le grandi vittorie finora riportate dal Giappone sui suoi avversari nel Pacifico hanno profondamente modificato la situazione strategica in quell'Oceano. Tale situazione è acutamente esaminata e illustrata dal generale designato d'Armata PIETRO AGO.

● *Giovanni Pontano e il suo tempo: Il nuovo Umanesimo fascista.* — Il Sottosegretario di Stato alle Comunicazioni, Ecc. MARIO JANNELLI rievoca la figura di Giovanni Pontano, che visse nel 1400 e fu soldato, ministro, diplomatico e poeta, fondatore di un'accademia che ebbe secoli di vita. Del grande umbro ricorda l'opera per soffermarsi sull'Umanesimo del quale il Pontano fu l'assertore e il campione più dotato nella Napoli del '400. Dopo cinque secoli, con la rinata dignità della Patria, si riparla di Umanesimo: non è più quello di Pontano, perchè cinque secoli non passano invano per la storia delle conquiste del pensiero, ma il nuovo Umanesimo dell'Italia fascista si riallaccia alle grandi tradizioni italiche.

● *Nuovi orientamenti delle scienze militari.* — Il generale designato di Armata PIETRO MARAVIGNA concludendo il suo dotto studio in argomento, si occupa in questo fascicolo della condotta della guerra, che costituisce la parte più sublime dell'arte bellica, e della battaglia vera e propria.

● *Problemi di tiro delle mitragliatrici.* — Il colonnello dei granatieri AROLDO VINCIGUERRA illustra l'impiego degli alzi multipli nel tiro con la mitragliatrice.

● *Le scuole aeronautiche.* — Il provvedimento attuato nel febbraio dello scorso anno, col quale l'Ispettorato scuole (ente centrale del Ministero dell'Aeronautica) si è trasformato ed ha assunto la denominazione di Comando Generale delle Scuole, è posto in rilievo dal colonnello della R. A. TITO TOMBESI, il quale osserva che l'organizzazione del Comando stesso, preposto all'orientamento, alla preparazione e al perfezionamento professionale dei giovani, costituisce la realizzazione di un vasto e profondo programma adeguato al delinearsi di forme sempre più complesse dell'impiego dell'Arma.

● *Capi militari italiani in Germania.* — Il tenente colonnello di artiglieria VARO VARANINI, premesso che dal secolo XV in poi l'Italia ha dato capitani di sommo coraggio e di profonda dottrina a quasi tutti gli eserciti d'Europa per la difesa di ogni nobile causa, rileva il contributo degli Italiani in difesa della Germania contro Turchi, Svedesi, Olandesi e Francesi, durante il travagliato periodo storico compreso fra il secolo XV e l'inizio del secolo XVIII. Ne ricorda le figure maggiori fino a Eugenio di Savoia il massimo stratega dei suoi tempi.

● *Unità paracadutiste ed aviotrasportate in cooperazione.* — Dell'impiego delle unità paracadutiste ed aviotrasportate, adottato per la prima volta nell'attuale conflitto, si occupa diffusamente in un chiaro studio il tenente colonnello in servizio di S. M. BRUNO BELLACHIOMA, il quale nota che con il trascorrere del tempo e con l'evolvere della situazione nei vari scacchieri operativi, è da prevedere che tale impiego non mancherà di assumere tono e valore altissimi.

● *La guerra.* — Commento alle operazioni di guerra nei vari scacchieri.

Rivista di Artiglieria e Genio. - Novembre 1942.

● *L'artiglieria controaerei nella difesa del territorio.* — Studio del tenente d'artiglieria LUIGI GALIMBERTI, che in questa prima parte esamina i mezzi a disposizione per la difesa controaerei, le caratteristiche degli obiettivi e i mezzi più indicati per difenderci dagli attacchi notturni.

● *Le funi delle teleferiche.* — Il colonnello del Genio VINCENZO VAUDAGNA indica i metodi teorico-pratici per la misura della tensione nelle funi delle teleferiche.

● *Calcoli degli effetti di una granata-mina.* — Il generale di C. A. ALFONSO MATTEI illustra come si possano calcolare gli effetti di demolizione di una granata-mina dall'involucro di un determinato metallo e di una data grossezza e contenente una determinata carica di un dato esplosivo.

● *Battaglia di rottura e sfruttamento del successo.* — Proseguendo il suo studio sulla battaglia di rottura e lo sfruttamento del successo alla luce degli

ammaestramenti tratti dalla guerra mondiale 1915-1918 e dalla guerra attuale, il colonnello di cavalleria in s. S. M. LUIGI MIGLIARI-GALANTE si occupa in questo fascicolo della battaglia di Vittorio Veneto — esempio concreto e luminoso, unico nel corso di quella guerra, di una battaglia di rottura dallo sviluppo completo e risolvente — e della battaglia di Polonia del 1939.

● *Nota sulla sensibilità all'urto del tritolo.* — Il tenente colonnello d'artiglieria CARMELO VIZZINI espone i risultati di alcune prove sperimentali eseguite per accertare la sensibilità all'urto del tritolo amorfo, puro, quale si ottiene nella lavorazione corrente in confronto allo stesso tritolo sottoposto a cristallizzazione da solventi vari, ottenuto per sublimazione o tormentato al calore per un tempo assai superiore a quello che si verifica in fabbrica durante l'essicamento o la fusione.

Rivista Marittima. – Dicembre 1942.

● *Preminente funzione della Marina nella guerra attuale.* (Conferenza del capitano di vascello LUIGI STAGNA al Congresso delle Scienze). — Si prende in esame la particolare funzione della Marina nel grande quadro degli sviluppi della guerra attuale. Prescindendo dall'apporto che essa dà, con la sua flotta subacquea, alle operazioni contro il grande traffico logistico nemico in Atlantico, è presa in considerazione l'importanza del Mediterraneo nell'economia del conflitto ed è rilevato il compito che la Marina è chiamata a svolgervi.

● *Riflessioni sulla seconda guerra europea.* — GIUSEPPE CAPUTI prosegue il suo commento alle operazioni di guerra, occupandosi in questa puntata della guerra atlantica dalla caduta della Francia all'inizio della campagna di Russia.

● *Su un orientamento di pensiero.* — Il capitano di corvetta ORESTE TAZZARI espone con quale orientamento di pensiero dovrebbe essere guardata oggi la figura del soldato e cercato in sintesi l'aspetto generico ma fondamentale che la guerra attuale chiaramente delinea.

● *Il volume delle navi mercantili.* — Il tenente generale del Genio Navale LUIGI BARBERIS spiega quanto siano fuori di luogo, parlando di volumi, le parole tonnellate di stazza: *stazza* e *stazzatura*, nella mente di chi le usa, si riferiscono a un volume, mentre corrispondono a una lunghezza.

● *Le corrosioni per effetto delle correnti vaganti.* — Premesso che tutte le membrature metalliche sepolte nel terreno (tubolature o cavi) sono soggette a corrosioni dovute ad agenti chimici o a correnti vaganti, il maggiore del G. N. EGIDIO SEPE prende in particolare esame queste ultime che si identificano nelle correnti elettriche circolanti nel suolo e la cui fonte principale è rappresentata da impianti elettrici.

Rivista dei Carabinieri Reali. – Dicembre 1942.

● *I delitti commessi approfittando dello stato di guerra* — Il prof. OTTORINO VANNINI commenta il recente decreto-legge, di immediata applicazione, col quale si apportano modificazioni all'art. 1 della legge 16 giugno 1940 recante norme per l'aggravamento delle pene riguardanti delitti commessi profittando dello stato di guerra.

● *Le attribuzioni dell'Arma nel campo della polizia preventiva.* — Note del capitano ADOLFO MARSELLA con cui si propone di determinare quali, fra le attribuzioni proprie degli organi esecutivi di P. S., spettino anche all'Arma dei CC. RR. La questione secondo l'A., stando alla lettera delle varie disposizioni contenute nel T. U. delle leggi di P. S., non si presenta sempre di ovvia e pacifica soluzione.

● *Problemi mediterranei.* — Premesso che la storia del mondo è stata scritta per la maggior parte sulle rive del Mediterraneo e che, trattandosi di un mare interno, è legata ai suoi stretti, il capitano ANDREA BELLI narra le vicende di questo mare che fu il fonte battesimale della civiltà europea, come, col suo mezzo, Roma fu a sua volta centro del mondo. Fu nel Mediterraneo che si scontrarono le forze dell'Oriente e dell'Occidente e si assistette al sopravvento e all'espansione della romanità. E poichè l'Italia, senza assoluta libertà nel Mediterraneo, sarebbe votata alla miseria e al soffocamento, essa saprà difendere la sua storia, il suo avvenire, il suo mare.

● *Ritratti e ricordi di carabinieri.* — Il capitano MARIO PAGANO rievoca la figura del capitano De Pauliny, ungherese di nascita, ma che può esser considerato un autentico italiano per i sentimenti che lo animarono e per i 29 anni da lui trascorsi sotto le nostre bandiere, soldato integerrimo e fedele.

● *Note in margine alla storia dell'Arma.* — Precisazioni sulla successione cronologica dei comandanti generali dell'Arma.

Notiziario Alpino N. 36. – Ottobre-Dicembre 1942.

● *Divisione « Julia ».* — Articolo redazionale esaltante l'eroica e gloriosa Divisione Alpina.

● *S. A. U. C. A.* — Storia e funzionamento della Scuola allievi ufficiali di complemento alpini, sorta a Milano nel 1921 e trasferita a Bassano del Grappa nell'agosto 1934. È descritto l'ambiente della vita che si conduce nella scuola, della fede e della passione che animano la fatica di coloro che vi si avvicendano per diffondere o apprendere i segreti di una sana preparazione militare specifica.

● *Nuovo metodo di salvataggio di caduti in crepacci.* — Esposizione di un nuovo sistema di salvataggio di caduti in crepacci escogitato e praticamente impiegato nel corso di recenti esperimenti dal tenente ALDO BERTON e dal sergente ARNO DE MONTE, istruttori presso la Scuola centrale di alpinismo di Aosta.

● *Prime ascensioni.* — Ascensione per una nuova via diretta alla punta meridionale delle guglie di Trélatête, nel gruppo del Monte Bianco, compiuta dalle guide militari della Scuola di Aosta sergenti De Monte e De Lazzer il 9 settembre u. s. e altra ascensione degli stessi, con l'alpino Gabrini, al Père Eternel (Monti della Brenva) per lo spigolo S.-SO.

● *Sguardo retrospettivo sulle truppe alpine e da montagna.* — Storia delle truppe alpine degli eserciti d'Europa del generale ABELE PIVA, il quale conclude il suo articolo rilevando che l'Italia è stata maestra nell'organizzazione e nell'addestramento di truppe alpine; oggi molti Stati hanno seguito il suo esempio e dispongono di adeguate forze del genere, ma quelle italiane rimangono però sempre non seconde a nessuna per capacità e valore.

● *L'alpinismo italiano nel Caucaso.* — E. C. BIRESSI del C. A. A. I. in questo interessante articolo illustrato da grafici e fotografie, ricorda le imprese di Italiani su quei lontani monti, per dimostrare quale e quanto contributo essi abbiano recato alla conoscenza della grande catena.

● *Cimiteri di guerra.* — Il sacrario di Plievlje, nel quale la Divisione Alpina « Pusteria» ha voluto raccogliere tutti i suoi gloriosi caduti, nel corso della campagna di repressione dei moti comunisti del Montenegro, del Sangiaccato e della Bosnia. Il Cimitero Alpino in Russia, sistemato nell'area che circondava il monumento a Lenin in una cittadina nelle immediate retrovie del C. A. Alpino.

● *Cinematografia alpina.* — Il capitano A. B. parla del film in lavorazione « Quelli della montagna » dell'A. P. I. su soggetto del sottotenente Betrone, alpino della « Julia», caduto da eroe sul fronte greco-albanese.

Rivista Aeronautica. – Luglio 1942.

● *La carta aeronautica di base,* del tenente colonnello A. A. RENATO GRASSO. — Esposte alcune considerazioni sulla opportunità di incrementare fra gli aviatori la conoscenza delle carte aeree nazionali ed internazionali e delle proiezioni in esse adottate, l'A. dà un cenno storico descrittivo della « Carta batimetrica degli Oceani» dalla quale mediante opportuni adattamenti è derivata la « Carta Aeronautica di base». Di questa viene data una descrizione analitica con riferimenti alle sue fonti ed al notevole contributo italiano alla sua preparazione ed ai successivi aggiornamenti.

● *Impiego degli idrovolanti nella lotta contro i sommergibili,* del tenente C. M. R. DE VALCARCEL. — Tra aerei e sommergibili è possibile così la cooperazione — alla quale si accenna nel paragrafo finale di questo studio — come la lotta. Questa è studiata nelle sue fasi: 1) La ricerca, considerata dai seguenti punti di vista: Possibilità tecniche del sommergibile e dell'aereo; Classificazione ed efficacia dei mezzi di combattimento; Tattica di attacco del sommergibile, Condizioni generali del tempo; Estensione della zona da esplorare; Durata della ricerca; Possibilità di mascheramento del sommergibile. 2) La scoperta, esaminata attraverso tre operazioni di carattere generale: Esplorazione di un determinato settore marittimo, Inseguimento di un sommergibile avvistato, Protezione di una flotta in navigazione. 3) L'attacco, studiato nelle più tipiche situazioni reciproche che si possano dare.

● *Il fattore aereo nello scacchiere navale,* di GIUSEPPE STIFANI. — Dopo alcune considerazioni introduttive sul significato strategico e tattico dell'aviazione nei riguardi delle flotte, l'A. esamina i vari casi di attacco di aerei a forze navali di superficie. Stabiliti, in base a formule e dati sia teorici sia sperimentali, i fattori positivi e negativi di ciascuno dei tre sistemi di attacco (bombardamento orizzontale, offesa in picchiata, aerosiluramento) conclude con l'affermare la superiorità del secondo sul primo, e del terzo sui precedenti.

● *Il lancio in paracadute da grandi altezze,* del dottor H. W. ROMBERG. — Il continuo aumento delle quote di volo conferisce sempre maggiore importanza al lancio in paracadute da grandi altezze.

Si riportano le esperienze eseguite nella camera di depressione, sul problema del lancio in paracadute dalla quota di 12.000 metri: esse dimostrano che l'apertura immediata dopo il lancio provoca effetti gravi o addirittura mortali della malattia dell'altezza; lasciandosi invece cadere fino a quote in cui non vi sia pericolo di mancanza di ossigeno si sfugge al malore o se ne subiscono solo per breve tempo leggeri effetti. Oltre che dalla mancanza di ossigeno, il paracadutista è insidiato specialmente dal freddo.

● *Gli acciai autarchici nella costruzione dei motori d'aviazione,* dei dott. H. WIEGAND e R. SCHEINOST — La costruzione di motori d'aviazione tedeschi si è già da anni attrezzata all'impiego di acciai autarchici. Con accurato adattamento delle qualità dei nuovi acciai alla lavorazione, formazione e sollecitazione in esercizio, si è potuto passare dagli acciai al Cr-Ni a quelli al Cr-Mo, anche per gli elementi più sollecitati. Si hanno oggi a disposizione, nel campo degli acciai da cementazione, bonificazione e nitrurazione e di altri acciai speciali, nuovi materiali, coi quali si può provvedere alla sostituzione senza particolari difficoltà, e senza scapito dell'efficienza.

● *Storia pratica dell'aerostazione,* di TIBERIO CAVALLO. — Traduzione dall'inglese, di Giuseppe Castellano di S. Sergio, della nota opera del Cavallo *History and practice of the aerostation.*

La prima parte che è la sola qui pubblicata, contiene la Storia dell'aerostazione ed espone nel primo capitolo « la narrazione di ciò che si ricorda concernente l'arte del volo», nell'ultimo le osservazioni generali dell'A. sulla storia dell'aerostazione e nei restanti 14 la cronaca documentata delle esperienze aerostatiche compiute in Francia, Inghilterra ed Italia fra il 1783 (invenzione dell'aerostato da parte di Montgolfier) ed il 1785 (pubblicazione dell'opera).

Giornale di medicina militare. – Novembre 1942.

● *L'uso dell'iniezione intracardiaca di adrenalina nelle sincopi postanestetiche,* del tenente colonnello medico dott. AMATO CALCAGNI. — L'iniezione intracardiaca di adrenalina costituisce un ottimo mezzo alla portata di ogni medico per combattere le sincopi gravi dovute ad anestesia, in corso di interventi operatori. L'A. riferisce due casi personali.

● *Cisti da echinococco dei muscoli della nuca,* del tenente colonnello medico dott. FRANCESCO JADEVAIA. — L'A., dopo aver brevemente ricordato la scarsa frequenza dell'echinococcosi muscolare e le cause a cui ciò è dovuto, riferisce su un caso di cisti da echinococco dei muscoli della nuca, interessante sia per la rarità della localizzazione, sia per le difficoltà diagnostiche.

● *Osservazioni sul potere agglutinante del siero di vaccinati,* del capitano medico dott. DESIDERIO GORI. — Si esamina il potere agglutinante dei sieri di vaccinati per via ipodermica con idrovaccino T. A. B. Te, dopo breve tempo e a distanza dalla vaccinazione sulla sospensione di antigene O della S. p. N_2, sugli antigeni separati O e H della S. typhi, sulle sospensioni di antigeni OH della S. typhi, S. paratyphi A. S. paratyphi B.

● *Ricerche sulla flora intestinale,* del capitano medico prof. dott. ORAZIO MALAGUZZI-VALERI. — L'A. tratta di un'epidemia d'ittero castrense esaminandone l'eziologia che, nonostante numerose ricerche di gabinetto particolarmente rivolte al gruppo tifo-paratifo-dissenterici, permane ignota.

I Celeri

N. 6-7 Febbraio-Marzo 1943-XXI

La ricostituzione della gloriosa "Ariete,,

L'ORDINE DEL GIORNO ALL'ESERCITO

In data del 1° aprile si ricostituisce in Patria la divisione corazzata " Ariete ,,. Nerbo di essa saranno i lancieri di " Montebello ,, e di " Vittorio Emanuele II ,, ed i cavalleggeri di " Lucca ,, nella loro nuovissima fisionomia meccanizzata e motorizzata.

I quadri e la truppa portano con sè il fulgido patrimonio di tradizioni secolari della Cavalleria Italiana.

Nel nome che assumono rivive una imperitura gloria recente. La prima " Ariete ,, ha palpitato come una fiamma sulla quarta sponda per oltre due anni, in ogni ora e in ogni luogo in cui l'impari lotta ha toccato i vertici di una drammatica asprezza; questa fiamma si è estinta in una immacolata purezza di olocausto.

Porgo all' " Ariete ,, che rinasce, il saluto mio e dell'Esercito operante, il vaticinio certo che essa sarà sempre pari a questa sua duplice e nobilissima tradizione guerriera.

P. M. 9, lì 26 marzo 1943-XXI

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
EZIO ROSI

Parlando di corazzati

del capitano

MARCO FOLCHI VICI

> La direzione della ***Nazione Militare*** pubblica volentieri questo articolo contenente idee personali di impiego di carri e artiglierie semoventi, dovute a un giovane ufficiale di artiglieria che ha preso parte brillante alle operazioni in Africa Settentrionale e che porta perciò nel suo scritto una nota di fresca e vivace praticità di osservazione

Nella guerra 1914-18, dopo la stabilizzazione delle fronti, il primo problema che l'attaccante doveva risolvere era quello di superare la barriera di filo spinato e far tacere le mitragliatrici del difensore. Si era cercato di raggiungere lo scopo con poderosi concentramenti di artiglieria, ma questi si dimostrarono insufficienti: qualche centro di fuoco sopravviveva sempre, non si riusciva soprattutto a raggiungere la distruzione del reticolato. Nacque così il carro armato: un veicolo lento perchè non gli si chiedeva di distaccarsi dalla fanteria, molto corazzato, ma più che per difenderne l'equipaggio che doveva temere solo le mitragliatrici avversarie, per accrescerne il peso. Esso era anche armato, ma l'azione di fuoco era considerata come sussidiaria, la principale era quella di urto.

Il « Tank » venne impiegato, ma esso deluse l'aspettativa degli alleati; nè a Cambrai nè ad Arras si raggiunse lo sfondamento sperato. Eppure esso aveva assolto il compito che gli era stato assegnato: reticolati e trincee vennero superati, le mitragliatrici furono schiacciate. Ciò che mancò fu il mezzo che consentisse lo sfruttamento rapido della rottura conseguita, ma ciò allora non fu compreso ed al carro venne addossata una colpa non sua. Mentre in Francia questo giudizio non subì revisioni sensibili nel dopoguerra e si continuò a pensare al carro esclusivamente come ausilio della fanteria, in Germania si compresero le grandi possibilità della nuova arma e si costruì un veicolo veloce, discretamente armato, sufficientemente corazzato che fosse capace di compiere grandi spostamenti e con esso si costituì il nerbo principale di una nuova Grande Unità: la Divisione Corazzata. A differenza del « Tank » che doveva solo aprire la breccia, il « Panzer » doveva penetrare in profondità e sfruttare la rottura. Questa spesso non doveva neanche essere effettuata da lui, ma dal fante e dal geniere.

La Divisione Corazzata tedesca in Polonia ed in Francia esplicava la sua azione principalmente con la manovra; il fuoco e l'urto erano solo la fase finale ed avvenivano, per lo più, contro truppe non organizzate e soprattutto sprovviste di mezzi controcarri idonei.

Ma, cessata la prima sorpresa, la difesa perfezionò sempre più i suoi mezzi. La difesa anticarro entrò nello spirito del combattente e divenne cosa normale anche per i reparti più arretrati: la divisione corazzata, superata la prima barriera, non trovò più la via libera, ma una serie di ostacoli che doveva provvedere a rimuovere con i propri mezzi ed inoltre si trovò a dover combattere contro unità similari. Modificate le condizioni ambientali, anche la divisione corazzata dovette evolversi sia nel mezzo che nella sua costituzione organica. Dal punto di vista del mezzo si vede il carro aumentare sempre più la corazzatura e l'armamento: mentre nel 1939 un terzo dei carri della divisione tedesca era armato di sole mitragliatrici, un terzo di mitragliere da 20 ed il rimanente quasi tutto col cannoncino da 37, nel '42 il carro armato di mitragliatrici è scomparso e quello con le mitragliere serve quasi essenzialmente per l'esplorazione ed i collegamenti. Sui carri da combattimento si è successivamente passati ad un calibro compreso fra i 40 e 50 mm. (carri inglesi, tedeschi ed italiani) ed infine al 75 (carri russi, carro tipo gen. Grant americano). Esaminando tutte queste bocche da fuoco si vede che esse sono essenzialmente adatte per il tiro contro carro, con traiettorie molto tese, altissime velocità iniziali, munizionamento perforante, si vede, cioè, che la preoccupazione principale è costituita dal combattimento contro l'unità similare. Il carro armato assume sempre più le caratteristiche, mi si permetta il paradosso, di un pezzo anticarro di medio calibro corazzato e semovente. Anche nell'impiego i reparti corazzati non sono più lanciati in profondità con la spregiudicatezza delle campagne di Francia, Polonia e prime offensive in Russia, ma agiscono in stretto contatto con la fanteria e si valgono prevalentemente dell'azione di fuoco. Dal punto di vista organico si vede sempre più diminuire il numero dei carri ed aumentare quello dell'artiglieria e della fanteria e ciò indica il desiderio di porre la divisione in grado di combattere da sola contro difese organizzate di una certa entità. Ammesso che i carri debbano attaccare un nemico sistemato a difesa e quindi indubbiamente protetto da un adeguato schieramento di artiglieria, occorre risolvere il problema dell'artiglieria per Divisione Corazzata. Nel 1939-40 si rivelò ben presto, come il materiale più adatto, l'ormai notissimo pezzo contraereo da 88. Esso è dotato di una grande mobilità e si pone rapidamente in batteria, poteva quindi agevolmente seguire i carri e prontamente entrare in azione; ha un settore di 360° e perciò era adatto ad essere impiegato in qualsiasi direzione ed anche con fronte rovesciato, cosa utilissima in situazioni speciali come quelle in cui venivano a trovarsi le divisioni corazzate lanciate decisamente in profondità; per l'alta velocità iniziale e la traiettoria molto tesa, era indicatissimo per il tiro controcarro e per la distruzione del singolo pezzo nemico e questo fu il suo impiego normale inquantochè suppliva al deficiente armamento del carro. Questo impiego poco ortodosso dell'artiglieria contraerea destò molta curiosità ed interesse: ritengo però che esso sia da considerarsi un ripiego dettato dalla necessità. Col successivo evolversi del carro, l'utilità di questo pezzo va, a parer mio, progressivamente diminuendo e non conviene più gettarlo in

avanti ed usarlo a puntamento diretto, perchè a ciò provvede già il carro — vero e proprio cannone d'assalto — con maggiore sicurezza, perchè corazzato, e con maggiori possibilità di spostamento. Malgrado i brillantissimi risultati, non penso perciò che l'artiglieria per Divisione Corazzata debba orientarsi verso questo tipo di pezzo: essa deve tornare ad essere impiegata a massa per provvedere alla neutralizzazione ed infatti, studiando gli organici più recenti, si nota l'aumentare del calibro e l'adozione dell'obice che, col proprio tiro curvo, permette meglio di battere le posizioni defilate dell'avversario.

Ma se si sono modificate le necessità di carattere balistico, immutate sono rimaste quelle di manovrabilità, rapidità di entrata in azione e possibilità di portare il proprio fuoco in qualsiasi direzione. Molta strada si può fare su questa via, nell'artiglieria motorizzata, curando l'addestramento e studiando trattori e pezzi adatti al celere spostamento anche su terreno rotto, ma la soluzione vera si ha adottando il pezzo semovente. Che questa mia affermazione risponda ad una reale necessità pratica, è provato dal fatto che mentre prima di questa guerra il semovente rimase sempre, in tutti gli eserciti, nella fase di studio, esso è ormai adoperato da quasi tutti i belligeranti. Esso però, ancora adesso, più che essere costruito in seguito ad un progetto rispondente a determinati requisiti di impiego, consiste in una utilizzazione dello scafo del carro armato in adozione, ottenuta togliendo la torretta e ponendovi un pezzo in casamatta: così si è fatto in Germania, così in America e così da noi in Italia. Si vengono però ad avere in questo modo due inconvenienti. Il primo, di ordine strettamente tecnico, è costituito dal limitato settore di direzione del pezzo in casamatta che, di conseguenza, costringe a dovere spesso spostare il pezzo girandolo sui cingoli. Questo, specialmente nel caso d'impiego di falso-scopo artificiale, che è molto frequente in terreno desertico ed in pianura, porta a sensibili errori di parallelismo e nuoce alla rapidità d'intervento. Il rimedio più radicale sarebbe di porre il pezzo in torretta girevole. L'altro inconveniente, il più grave, è quello di avere velocità uguale a quella del tipo di carro che si deve appoggiare. L'artiglieria deve essere in grado di appoggiare la Divisione durante tutto il periodo di attraversamento della fascia difensiva e d'altra parte la profondità di questa non le consentirà, il più delle volte, di farlo col solo sfruttamento del proprio braccio balistico, e dovrà quindi assumere, durante il combattimento, degli schieramenti più avanzati. Questo spostamento, per non provocare delle pericolose soluzioni di continuità nella azione di appoggio, dovrà essere effettuato per scaglioni. Esso deve avvenire mentre i carri sono in movimento e siccome questi non debbono essere fermati, per non indebolire il loro impeto offensivo e dar tempo al nemico di riaversi, è chiaro che occorre un notevole margine di velocità. Detto margine potrebbe essere più facilmente ottenuto alleggerendo la corazzatura del semovente rispetto a quella del carro. È lecito farlo se si considera che l'artiglieria si trova ad essere esposta più che altro alla contro batteria nemica e cioè all'effetto di scheggia, ma anche se ciò non bastasse e si dovesse affrontare il problema della creazione di un altro tipo di motore è certo che l'imperativo della maggiore velocità è categorico e non ammette mezze soluzioni.

Esaminando questa doppia evoluzione del carro e dell'artiglieria della Divisione Corazzata, risulta evidente come essi tendano sempre più a fondersi, gli uni modificando il proprio armamento e sfruttando sempre più il fuoco, l'altra montando i propri pezzi sui veicoli cingolati identici ai carri. Molti scrittori hanno voluto ravvisare una profonda similitudine tra le unità corazzate e la cavalleria ed effettivamente essa è esistita finchè il reparto corazzato ha agito essenzialmente con la manovra, ma adesso, con i mutati criteri d'impiego e col modificarsi dell'armamento, a parer mio, la Divisione Corazzata sta sempre più diventando una Divisione di artiglieria semovente. L'artiglieria, in questa guerra, ha finalmente saputo superare la crisi del movimento e facendo ciò si è vista schiudere la possibilità che fino ad oggi le era negata di poter andare all'assalto. Il grande problema dell'attaccante, dal 1914 in poi, è stato quello di dare una adeguata protezione di fuoco alle proprie truppe avanzanti. Si era cercato di risolverlo adottando nuove armi che, date allo stesso fante, gli permettessero di supplire all'artiglieria, quando questa era costretta ad allungare il tiro. In questa guerra si è giunti quasi insensibilmente ad un'altra soluzione: il cannone, adeguatamente protetto, avanza e man mano che col fuoco distrugge le resistenze del nemico, diminuisce la distanza fino a travolgerlo materialmente; il fante ed il geniere lo accompagnano per consolidare l'occupazione e rimuovere ostacoli passivi che si oppongono alla sua marcia (1). Questa Divisione di artiglieria corazzata dovrebbe essere sempre costituita su tre Reggimenti: 1° Regg. di Art. d'assalto (2) armato con un cannone di piccolo calibro (75 o 88 o 90), di altissima velocità iniziale, sistema di puntamento normale quello diretto, ma possibile anche quello indiretto, congegno di chiusura automatico, fortemente corazzato e dotato di una velocità che chiamerò « base ». 2° Regg. di Art. misto con gruppi di obici di medio calibro (105 e 152) e cannoni contraerei, semoventi, con corazzatura più leggera e velocità maggiore di quella base; ogni batteria dovrebbe inoltre avere un carro, con caratteristiche analoghe ai carri del Regg. Art. d'assalto, destinato a seguire con essi l'attacco funzionando da osservatorio mobile e permettere così di avere un'azione di artiglieria realmente rispondente ai bisogni del combattimento, 3° Regg. di Fanteria motorizzata e truppe del Genio muniti di veicoli semicingolati e corazzati.

Riferendomi al cannone d'assalto ho detto che il congegno di puntamento dovrebbe consentire anche il puntamento indiretto; mi sembra infatti illogico rinunciare a priori alla possibilità di eseguire un tiro a massa dalle maggiori distanze. Il nostro semovente in Africa ha combattuto come un carro-cannone e come tale è stato normalmente considerato, ma ciò non ha escluso che talvolta si usasse con molto maggior rendimento il tiro per batteria.

Immagino che a molti non piacerà l'espressione: « Divisione di Artiglieria semovente ».

Ormai attraverso le letture dei numerosi articoli scritti sui Reparti Corazzati la massa si è abituata a considerare in un primo tempo, il carrista come l'espressione moderna del Fante e, più recentemente, del Cavaliere. Il mutamento mostra come questi paragoni abbiano avuto un'origine basata sul criterio d'impiego, ma adesso, mentre questo, come ho esposto, ha continuato la sua evoluzione, la letteratura si è fermata a concepire la Divisione Corazzata come una Divisione di Cavalleria meccanizzata, forse attratta dalla possibilità di brillanti articoli, ricchi di ricordi storici, offerta da questa similitudine. Si sente, è vero, qualche voce, ed in genere è di chi ha vissuto da vicino i recenti combattimenti, affermare che sul campo di battaglia domina sempre più il cannone, ma lo si fa sempre con reticenza, quasi a mezza voce e ciò è purtroppo in gran parte, colpa del preconcetto, che molte volte ho, con dolore, sentito ripetere, che l'artigliere ha una mentalità statica. Nulla di più falso!

Molti potrebbero essere gli argomenti per demolire questa affermazione, ma credo che più di tutti valga quello scritto col sangue, in terra d'Africa, dai nostri artiglieri semoventi che hanno saputo gareggiare e certo non rimanere secondi a fanti e cavalieri per slancio e spregiudicatezza, ed a cui il nemico ha attribuito il merito principale della nostra riconquista nel gennaio 1942.

(1) Le norme d'impiego sovietiche come risultano da documenti catturati sono le seguenti:

a) i carri armati avanzano per uno o due chilometri dopo la preparazione di artiglieria e sostano fuori tiro delle armi anticarro per controbattere le armi anticarro stesse e quelle pesanti della fanteria nemica;

b) durante questa azione di fuoco la fanteria avanza, oltrepassa i carri armati e consolida il terreno occupato;

c) l'artiglieria, le armi pesanti della fanteria e le armi anticarro seguono. Non appena in posizione si comincia l'azione contro le successive posizioni scaglionate in profondità con l'impiego dei carri armati con lo stesso procedimento di cui alla lettera *a*).

(2) Il nome non è nuovo, ma la denominazione « Sturmgeshutz » è usata in Germania per indicare l'attuale semovente e non il carro.

Guerra nel DESERTO

del capitano M. F. V.

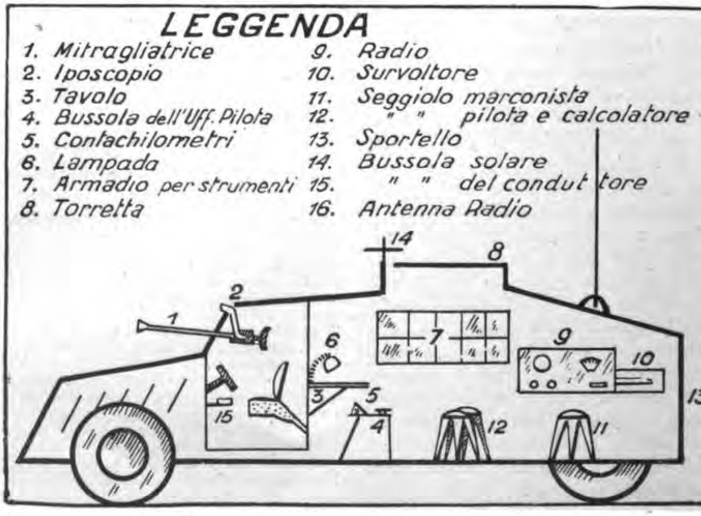
Il problema dell'orientamento

Un problema che è di grande importanza nella guerra del deserto è quello dell'orientamento. Il metodo più sicuro, prima di questa guerra, per una colonna che intendeva avventurarsi nell'interno era quello di procurarsi una buona e fidata guida indigena.

Ma con l'apparire della guerra meccanizzata in Libia ed in Egitto, si è dovuto rinunziare al pittoresco sistema innanzi tutto perchè l'indigeno, le cui facoltà di orientamento dipendono dall'accuratissima osservazione di ogni particolare, non riesce ad esplicare le sue doti, se costretto a viaggiare a forte velocità su un mezzo meccanico, in secondo luogo perchè sovente la mèta di una puntata di forze corazzate non è altro che un punto sperduto in un mare di sabbia, senza particolari caratteristiche, di interesse esclusivamente tattico e quindi completamente sconosciuto anche agli abitanti del luogo.

Si è perciò dovuto ricorrere al rilevamento della rotta sulla carta ed alla navigazione con l'ausilio della bussola e del contachilometri.

Dapprincipio ci si valse di mezzi rudimentali: piccole bussolette tascabili che costringevano a scendere dalla macchina, allontanarsene di una cinquantina di metri, scegliere sulla rotta voluta un punto caratteristico del terreno ove dirigersi e, raggiuntolo, ripetere l'operazione. Per immaginare cosa significhi compiere una marcia di un centinaio di chilometri in queste condizioni, si pensi che difficilmente si può scegliere il punto caratteristico a distanza superiore ad uno o due chilometri e che, di notte, occorre fissare delle stelle, ripetendo l'osservazione al massimo dopo quindici o venti minuti. Successivamente si è giunti all'adozione di sistemi più perfezionati che consentono di effettuare le letture sul veicolo in moto e precisamente bussole solari, bussole giroscopiche e bussole magnetiche compensabili. Le bussole solari, ottime, di uso assai generalizzato presso il nemico, hanno il vantaggio di dare letture



molto precise e sicure, e di essere robuste e di facile costruzione; hanno lo svantaggio di dipendere dalle condizioni atmosferiche e richiedere la conoscenza dell'ora.

Le bussole giroscopiche rappresentano indubbiamente la soluzione migliore, ma sono costose e di complicata costruzione. Le bussole magnetiche infine possono dare dei buonissimi risultati purchè siano di tipo adatto e purchè vengano eseguite accuratamente le operazioni di compensazione.

Vediamo ora come avviene il pilotaggio di una colonna. Occorre innanzi tutto che la « macchina guida » sia distinta da quella « pilota » e ambedue devono avere stazione ricevente e trasmittente.

Còmpito della prima è quello di guidare la colonna mantenendo un orientamento approssimativo e scegliendo la strada migliore sia dal punto di vista tattico che della percorribilità del terreno. Còmpito della seconda è quello di registrare continuamente e con la massima esattezza la rotta, in modo da potere in ogni istante rilevare la posizione precisa della colonna. Questa operazione, salvo casi particolari, viene effettuata dopo ogni venti chilometri o dopo forti deviazioni dall'itinerario ed in base ad essa il pilota calcola il nuovo angolo di rotta e lo comunica alla guida.

La necessità di questa distinzione è ancora più sentita con colonne di carri, semoventi, autoblinde impegnate in puntate offensive. In questo caso infatti la marcia può essere improvvisamente interrotta da un combattimento ed il comandante, che prende posto sul veicolo guida, è costretto ad obbedire esclusivamente alle esigenze tattiche che possono imporgli di modificare anche sensibilmente la direzione di marcia. Il pilota, invece segue indipendentemente ed in posizione sicura e, a combattimento ultimato, è pronto a dare al comandante la posizione raggiunta oppure, se nota che le fasi della lotta tendono ad allontanare troppo la colonna dalla rotta prestabilita, può segnalare tempestivamente questo pericolo.

Nel caso di marce notevolmente lunghe o quando si abbia ragione di credere che sia stato commesso qualche errore, è bene eseguire un controllo eseguendo il rilevamento del punto con sistemi astronomici speditivi.

Al momento attuale non esistono, che io sappia, veicoli costruiti appositamente per il pilotaggio nel deserto ed è un peccato perchè sarebbero assai utili specie per le divisioni corazzate e motorizzate destinate all'impiego in Africa. Un progetto schematico di veicolo pilota potrebbe essere il seguente:

Caratteristiche: Velocità e corazzatura come quella delle blinde ; doppia trazione; telefono interno fra conduttore ed ufficiale pilota; radio del tipo in adozione per le blinde.

Equipaggio : Ufficiale pilota; calcolatore ; marconista ; guidatore ; mitragliere e aiuto guidatore.

La difesa controcarro

Sulla esperienza francese in materia di difesa anticarro *France Militaire* ha pubblicato una serie di articoli nei quali si è tentato di raccogliere gli insegnamenti della guerra in genere e in particolare della campagna sul fronte occidentale, integrate dalle osservazioni soggettive dello scrittore sulla ritirata e sull'inseguimento, e da varie considerazioni sugli errori commessi.

Rileva l'autore che le armi anticarro della fanteria, non solamente erano insufficienti, ma anche deficienti tecnicamente. In genere anche l'addestramento dei tiratori anticarro era inadeguato. Sta di fatto che questi tiratori per essere all'altezza del loro còmpito devono avere una istruzione quotidiana ed una grande esperienza.

Tale insufficienza in quantità ed in qualità condusse all'impiego dell' artiglieria da campagna nella difesa anticarro. Essa a quanto sembra era poco preparata tecnicamente ed il suo grado di istruzione per questi particolari compiti era pure basso.

Il pezzo anticarro è un'arma ausiliaria della Fanteria e richiede una protezione diretta. La perdita di pezzi che senza avere sparato un colpo caddero in mano del nemico si può attribuire soltanto ad un errore del comando che lasciò queste armi senza la protezione dell'artiglieria oppure a un collasso morale della stessa Fanteria. La resistenza elastica dei cannoni anticarro è immaginabile soltanto nelle unità miste fortemente organizzate. Il pezzo da campagna sembra poco sufficiente come arma anticarro nella guerra di movimento.

Esso può dare però una preziosa cooperazione alla resistenza ad oltranza della difesa anticarro.

Anche qui hanno il loro interesse, a parte le questioni tecniche di tiro che rimangono in primo piano, altre questioni. È per esempio interessante sapere in quale misura bisogna inclinare la bocca da fuoco in relazione con la orizzontale per evitare, tirando verso il basso, tanto una perdita di stabilità del pezzo e quindi una diminuzione della rapidità di tiro, quanto una pressione sugli assi, che sarebbe molto dannosa.

Le funzioni della difesa anticarro nella guerra del 1940 furono molto più numerose e complicate di quelle del 1914-18. Gli attacchi nemici sorpresero il difensore in vari modi. Rare volte questo disponeva di zone fortificate continue con barriere anticarro.

Frequentemente dovette combattere in campo aperto o nelle vie di un abitato o sbarrare strade e ponti. Molte volte il còmpito consisteva nel difendersi contro uno o due tanks di 80 tonnellate; altre volte si difendeva il pezzo anticarro con un gran numero di mezzi blindati leggeri più o meno mobili. In altri casi comparivano soltanto i carri armati ed in altri ancora attaccavano le fanterie motorizzate, i tiratori su motocicletta, i ciclisti. In ciascuno di questi casi la difesa rimase indecisa di fronte ai nuovi problemi.

Materiale

Il materiale che fu impiegato per la difensiva — a prescindere dalle mine e dalle armi portatili anticarro — si può dividere in tre grandi gruppi:

1) Diversi modelli di armi anticarro speciali dei calibri 25 e 47 millimetri;

2) Vari modelli di pezzi d'artiglieria da campagna;

3) Carri armati.

1) Armi anticarro.

I cannoni di calibro 25 e 47 mm., hanno alte velocità iniziali ed i loro proiettili una grande forza di penetrazione però, non hanno efficacia contro bersagli scoperti, senza corazza.

I cannoni da 25 millimetri presentano uno speciale interesse per il loro facile maneggio e per la possibilità di spostarli mediante trazione umana. Sembra che la Fanteria li abbia apprezzati molto. Grazie ad uno speciale dispositivo possono essere agganciati a qualunque veicolo.

I cannoni da 47 millimetri sono assai efficaci; sembrano però insufficienti contro i carri

da grosso tonnellaggio. La loro poca altezza ne facilita il mascheramento, ma il peso di questi pezzi si avvicina molto a quello dei cannoni da campagna.

In una guerra di posizione questi pezzi speciali anticarro possono rendere preziosi servigi, ma in una guerra di movimento non sono sempre efficaci. Per esempio, non fu possibile impiegarli soli nella difesa di un ponte perchè caddero in mano di piccoli reparti nemici. Molte di queste armi nel corso della guerra non spararono un solo colpo.

2) Artiglieria da campagna.

L'obice da 15.5 di campagna per la sua poca rapidità di tiro e per la difficoltà di munizionarlo non serve per la difesa anticarro. Si assegna questa missione di quando in quando, ai pezzi da 10.5; però queste bocche da fuoco presentano le stesse difficoltà degli obici dianzi menzionati, sebbene su scala minore.

Il vecchio modello da campagna da 75 tipo 1897 non fu la peggiore arma anticarro. Si disse perfino che fu la sola efficace contro i carri pesantissimi. Durante la ritirata suo speciale vantaggio fu la generalità dell'impiego.

Quand'esso abbia preso posizione per la difesa di un passo lo si potrebbe impiegare contro carri leggeri e pesanti, carri da esplorazione, tiratori motociclisti, cavalleria e fanteria. Questa cooperazione con la fanteria sarebbe non soltanto materiale ma anche morale.

Così, per esempio, un ponte potrebbe essere tenuto da due pezzi da campagna ben collocati, serviti da uomini decisi, anche senza protezione di fanteria, contro quasiasi nemico purchè non vi siano infiltrazioni ai fianchi.

Condizione preliminare ed indispensabile un munizionamento sufficiente e vario: granate contro corazzature, granate d'acciaio, spolette a percussione e a doppio effetto. Si racconta di un pezzo da campagna che con tiro diretto a corta distanza distrusse un ponte di cemento armato. Contro questi vantaggi stanno gli inconvenienti del gran peso, del volume, del difficile munizionamento.

Il pezzo da 7.5 con affusti biforcati presenta altri vantaggi. Per metterlo in posizione occorre un tempo maggiore, però il pezzo ha una buona stabilità di tiro ed il mutamento di direzione può essere effettuato rapidamete.

3) Carri armati francesi.

Il vantaggio di questi carri sta nel fatto che essi possono ripiegarsi senza perdere il contatto. Possono perciò proteggere un pezzo anticarro fino a che questo si ritiri. Per contro non è consigliabile impiegare il carro armato in un dato punto con funzione anticarro.

Il carro fermo è assai vulnerabile e non va perciò impiegato con compiti difensivi.

I mezzi di trazione dei pezzi anticarro

La ippotrazione è incompatibile con la maggioranza delle missioni assegnate ai pezzi anticarro. Nella guerra di movimento non è facile collocare i cavalli al coperto in prossimità della posizione di fuoco. Se stanno vicino all'arma sono troppo esposti alle azioni nemiche. La trazione mediante autocarri, trattori agricoli o trattori d'artiglieria è pure insufficiente perchè questi mezzi sono troppo grandi, lenti e rumorosi e perchè i loro radiatori ed i loro cingoli non hanno protezione contro il fuoco. L'unico mezzo di trazione che potrebbe servire per gli anticarro sarebbe un veicolo basso, corazzato, che invece di catene fosse munito di ruote con pneumatici massicci invulnerabili al tiro. Il cannone con affusto automobile è troppo vulnerabile a meno che sia blindato e che tanto gli uomini quanto il motore, siano protetti.

Il munizionamento

Il munizionamento di un pezzo anticarro in una posizione bene scelta e consolidata non presenta difficoltà, purchè le munizioni necessarie siano state preventivamente preparate. Nel caso di combattimento durante ritirata è piu difficile. Non si può prevedere la quantità di munizioni che un pezzo spara da una posizione. La migliore soluzione sembra consistere nella distribuzione di due casse di munizioni su pneumatici imperforabili al tiro. Quando il pezzo è piazzato ambedue i cassoni sono collocati ai suoi lati. I veicoli di trazione blindati permettono il cambio dei cassoni durante il combattimento.

L'impiego dei pezzi

Il pezzo deve avere un campo di tiro il più profondo possibile, senza angoli morti. Bisogna evitare accuratamente tutte le pieghe del terreno che possano permettere al nemico di appostarsi al coperto o ai fianchi del pezzo. Se questo ha un grande settore di vigilanza è indispensabile un buon campo di tiro. Se invece deve sbarrare una stretta gola è sufficiente un campo di tiro profondo 100 metri. È indispensabile che alcuni uomini vigilino gli angoli morti del terreno.

Supponendo che un pezzo sia sufficiente tanto per l'azione anticarro come per il combattimento contro la Fanteria bisogna tenere conto delle seguenti, importanti possibilità di impiego.

Combattimento nelle strade. — Se si tratta di sbarrare una strada è preferibile collocare il pezzo in corrispondenza di uno spigolo col quale si copre la metà del pezzo stesso e una parte degli uomini. Il mezzo di trazione si colloca al coperto nelle vicinanze. Bisogna stabilire il percorso da fare in caso di ritirata, possibilmente una delle strade laterali.

Sbarramento di un ponte. — In linea generale da un ponte bisogna tirare frontalmente poichè la balaustra può diminuire l'efficacia del tiro. Qualche volta si trova a un centinaio di metri dal ponte, sul suo prolungamento, una posizione in rilievo. Tale posizione offre un campo di tiro vantaggioso, però presenta generalmente davanti all'arma un angolo morto; questo impedirà di tirare sul nemico che attacca l'arma stessa.

È conveniente collocare il pezzo sotto il livello del suolo, fino alla profondità del ginocchiello e mascherarlo. Il tiro da una posizione siffatta è abbastanza difficile. Dev'essere misurato sulla distanza esatta.

Sbarramento di una via o di una strada maestra. — Il pezzo prende posizione al margine della strada. Gli alberi contigui costituiscono una certa protezione ma determinano anche angoli morti; è consigliabile perciò collocare i pezzi da ambo i lati della strada. In combinazione con un ostacolo sono utilizzabili per sbarrare la strada a veicoli che possano muoversi soltanto su terreno solido. Esiste tuttavia il pericolo di aggiramenti da parte della fanteria e di veicoli che possano muoversi in qualunque terreno.

Difesa di un punto d'appoggio (abitato o bosco). — Un pezzo che non sia solidamente installato sul sistema difensivo della fanteria e protetto contro gli attacchi da tutti i lati può essere considerato preventivamente perduto.

Per la difesa di un abitato il pezzo è collocato laddove la strada esce dal villaggio, fra le case. Tutte le strade laterali debbono essere chiuse con forti sbarramenti ed essere protette dalla Fanteria. Ove si collochi il pezzo fuori dell'abitato è probabile che lo si sacrifichi inutilmente.

Per la difesa di un bosco si colloca il pezzo al margine del bosco stesso difeso dalla Fanteria. Se il pezzo è direttamente attaccato da un carro, gli uomini possono coprirsi in trincee larghe, profonde e strette. Se non esiste un forte sbarramento anticarro la situazione del pezzo è molto esposta.

Difesa ad oltranza su un fronte continuo. — Bisogna tendere alla moltiplicazione degli sbarramenti anticarro. Il pezzo anticarro va collocato nell'interno del dispositivo della Fanteria. La postazione va opportunamente mascherata, ma al mascheramento del pezzo non bisogna provvedere che negli ultimi momenti. Il pezzo sparerà soltanto su bersagli importanti a breve distanza di tiro.

Notiziario dei Celeri

Come si formano in Germania gli autisti militari.

Il capitano Schneider Lombard nella Rivista germanica *Die Panzertruppe* (maggio 1942) pubblica il seguente interessante resoconto sui procedimenti tedeschi per ottenere numerosi e buoni autisti di guerra, sia per veicoli a cingolatura completa, che per veicoli a mezza cingolatura, cioè con cingoli interessanti solo le ruote posteriori. Ne diamo qui un ampio riassunto:

« Tutto il mondo segue con meraviglia le gesta dei soldati tedeschi su tutti i teatri di guerra e spesso sono sembrate addirittura incredibili le notizie relative ai successi delle unità motorizzate e corazzate alle quali invano il nemico ha potuto opporsi anche nei terreni più impervi ed a lui favorevoli. Le strade più scassate, le strade distrutte dalle mine, i più ripidi e malagevoli sentieri montani, le acque dirompenti, i ponti crollati, le roccie liscie e ripide, non valsero mai a contenere i veicoli attaccanti. La massima lode meritano dunque i loro autisti le cui conoscenze teoriche e pratiche, e la cui capacità di dominare in pieno il mezzo loro affidato, hanno meravigliato lo stesso nemico.

È alla capacità dei singoli piloti che vanno in gran parte attribuiti i successi delle unità motorizzate e per ottenere e garantire un addestramento ed una istruzione di carattere unitario nell'esercito, gli insegnanti vengono a loro volta istruiti secondo le direttive del Comando Supremo dell'esercito nella Scuola della Motorizzazione. Presso di essa hanno luogo ininterrottamente dei corsi ai quali vengono inviati quegli elementi che per la loro futura utilizzazione hanno bisogno di ricevere una completa istruzione per la guida dei veicoli a cingolatura parziale o totale, fino e oltre 10 tonnellate. Condizione preliminare per la partecipazione ad un corso è il possesso del patentino di guida militare inerente alla classe cui l'aspirante è destinato. Inoltre egli deve possedere buone cognizioni tecniche ed una lunga pratica.

Scuola di guida su terreno difficile

Gli scopi che si vogliono raggiungere nei corsi in questione, sono i seguenti:

1) *Ampliamento ed approfondimento delle conoscenze teoriche generali.* — L'istruzione comincia con l'insegnamento tecnico inerente alla costruzione dei veicoli, la loro manutenzione, il comportamento delle singole parti componenti, nonchè il rendimento di ciascun veicolo. Modelli intagliati, tavole, fotografie, pellicole e libri di testo completano la comprensibilità del corso stesso.

L'insegnamento teoretico viene poi ripetuto presso il veicolo vero e proprio.

2) *Porre gli allievi in condizione di poter a loro volta insegnare.* — Gli aspiranti ricevono cioè una istruzione che consenta loro di impartire un insegnamento di carattere semplice. Mediante materiale sussidiario vien loro indicata la via migliore per giungere a ciò, e il modo di usare i modelli e il materiale pedagogico.

Esercitazioni di rimorchio e salvataggio

3) *Precisa conoscenza delle norme sulla circolazione.* — Mediante l'uso di pellicole, fotografie, tabelle, ecc. l'insegnamento viene ravvivato, risparmiandosi nel contempo una arida e monotona lettura di norme e paragrafi. Ogni aspirante deve considerarsi, durante il corso, come un partecipante al traffico stradale; nei quesiti che gli vengono proposti, deve dimostrare quale sarebbe il suo comportamento come tale. In particolar modo si instilla in lui il profondo sentimento del suo dovere di contribuire, come utente stradale, alla sempre maggior diminuzione degli incidenti e relative vittime.

4) *Addestramento completo nella guida dei varii tipi di veicoli* e precisamente.
- guida su strade di città e campagna;
- guida su terreni facili;
- guida su terreni difficili;
- apprezzamenti e superamento di ostacoli d'ogni genere.

Scuola di guida motociclistica in campagna

5) *Disincaglio e rimorchio di veicoli immobilizzati.* — Uso degli antislittanti e mezzi sussidiarii; uso del cingolo; utilizzazione dell'apparato di rimorchio, esercitazioni di rimorchio.

6) *Capacità di sorvegliare ed avviare gli allievi al pilotaggio ed a qualsiasi lavoro inerente ai veicoli.* — Questa istruzione avviene mediante esercitazioni pratiche e con lezioni presso i veicoli.

7) *Individuazione ed eliminazione dei guasti.* — I guasti che possono verificarsi durante l'uso di un automezzo vengono artificiosamente creati in motori dei tipi in uso presso l'esercito tedesco. La ricerca del guasto vien fatta eseguire sistematicamente, così come la riparazione.

8) *Predisposizione di un veicolo all'impiego pratico bellico.* — Controllo dell'automezzo nei riguardi della sicurezza d'impiego e dell'efficienza d'ogni sua parte. Controllo dell'utensileria.

9) *Contegno in caso di incidenti.* — La conoscenza della regolamentazione e delle leggi inerenti agli incidenti stradali è scrupolosamente curata. La precisa conoscenza delle norme sul traffico è di grande importanza ai fini della diminuzione del numero degli incidenti.

Si discutono ed esaminano sotto i loro varii aspetti, esempi di incidenti causati dalla non osservanza della disciplina stradale da parte dell'autista o a causa di difetti dei veicoli. Si studiano anche le possibilità di evitare gli incidenti che possono derivare dalla incapacità altrui.

10) *Cura e manutenzione dei veicoli.* — L'automezzo, di alto valore tecnico e di non semplice costituzione, può adempiere bene al suo scopo, solo se viene accuratamente mantenuto e curato e se si pone immediato rimedio ad ogni minimo guasto. Gli allievi, nella ultima settimana vengono esaminati oralmente e per iscritto sul tipo di automezzo per il quale dev'esser loro concessa la licenza, insieme alla quale essi ricevono anche un certificato di idoneità all'insegnamento nell'ambito della Wehrmacht. Ad essi spetterà poi, nel reparto, la responsabilità ed il cómpito di migliorare le conoscenze dei loro dipendenti e allievi ai quali dovranno con calma e metodo far parte delle acquisite conoscenze e questo risultato sarà tanto più sollecitamente raggiunto quanto maggiore sarà lo zelo e la dedizione dello specialista insegnante.

m. p.

Il carro armato da esplorazione.

In una corrispondenza di guerra pubblicata sulla *Boersen Zeitung* il P. K. Neher sottolinea il prezioso servigio reso dai carri armati esploratori e dai fucilieri corazzati germanici sia in Africa che in Russia. Questa nuova specialità, creata dalla Germania, ha già dato meravigliose prove durante tutte le campagne di questa guerra, ma specialmente all'est e in Africa Settentrionale, dove sono necessarie una grande mobilità, una lunga autonomia, una notevole massa di fuoco concentrata in piccole unità ed una capacità eccezionale di difesa singola, essa si è rivelata preziosissima. Il carro armato esploratore è nato come il successore della cavalleria. Esso ha ereditato le virtù, aggiungendovene altre ancora maggiori che le nuove esperienze belliche e soprattutto la tecnica delle costruzioni belliche moderne hanno permesso. Come la cavalleria dei tempi federiciani e napoleonici, la formazione corazzata di esploratori ha il compito di inserirsi profondamente in territorio nemico, di raccogliere osservazioni e di attaccare anche di propria iniziativa, completamente isolata, dietro le linee avversarie.

« *Le caratteristiche di questa specialità assomigliano un po'* — scrive il collega germanico — *a quelle degli U-Boot, i quali pure devono operare da soli a grandi distanze, in mezzo a forze nemiche. Il carro corazzato esploratore germanico è formidabilmente armato ed ha la possibilità di proteggere molto bene gli uomini che lo occupano dalle offese nemiche: può portare tanto carburante che gli consenta di percorrere senza necessità di rifornimento oltre ottocento chilometri su qualunque terreno. Tale mezzo corazzato ha anche la possibilità di sviluppare cortine di nebbia artificiale che gli permettono di sostenere così confronti anche con forze molto superiori* ».

Il giornalista fa poi osservare che con tale mezzo non si deve confondere il veicolo per fucilieri corazzati che gli assomiglia alquanto, ma è dotato solo di mezzi cingoli. Esso può rimorchiare cannoni ed altri veicoli, è dotato di notevolissima velocità e di grande autonomia e permette di spostare rapidamente forze di fanteria offrendo loro anche una solida protezione e la possibilità di sviluppare una considerevole massa di fuoco.

REDATTORE CAPO RESPONSABILE: Generale di brigata GIUSEPPE BIONDI

(6103910) ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - G. C. - 1943 A. XXI

"NAZIONE MILITARE"

DIREZIONE: Via Napoli, 41 - ROMA

AMMINISTRAZIONE: Via Napoli, 39 - ROMA

Ogni fascicolo mensile è in vendita al prezzo di L. 5 in Italia e Colonie e L. 12 all'Estero

ABBONAMENTI PER IL 1943

Singoli per la sola Rivista . . . . L. **36**

con abbinate le pubblicazioni **"I confini terrestri"** ed **"I confini marittimi"** di GIACOMO ZANUSSI (235 pagine di testo con 140 illustrazioni e due carte fuori testo, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **40**

con abbinate le due pubblicazioni di cui sopra ed il volume **"Le Frecce Nere"**, del Generale SANDRO PIAZZONI (235 pagine di testo riccamente illustrate, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **43**

Comandi ed Enti vari . . . . » **45**

Estero . . . . » **72**

Abbonamenti cumulativi con:

	ITALIA E COLONIE		ESTERO
	Singoli	Enti vari	
Rivista Aeronautica. . . . . L.	56 —	65 —	202 —
Rivista di Cavalleria . . . . »	62 —	71 —	122 —
L'Italia d'Oltremare (Rivista quindicinale illustrata) »	80 —	109 —	—
L'Universo . . . . »	64 —	79 —	142 —
Rivista Marittima. . . . . »	71,50	80,50	259,50
Rivista di Cultura Marinara . . . . »	50,20	59,20	109,50
Rassegna di Cultura Militare e Rivista di Fanteria. »	67 —	98 —	—
Le Forze Armate . . . . »	67 —	98 —	—
La Rassegna Italiana . . . . »	84 —	93 —	142 —
Echi e Commenti . . . . »	118 —	127 —	—
Il Giornale d'Italia . . . . »	99,90	108 —	—
Il Piccolo . . . . »	99,90	108 —	—
La Voce d'Italia . . . . »	43,20	51,30	—
Il Giornale d'Italia e La Voce d'Italia . . . . . . »	108,90	117 —	—
Il Valore Guerriero . . . . »	39 —	48 —	—
L'Italia Combattente . . . . »	46 —	55 —	—
Rivista di Commissariato . . . . »	64 —	73 —	172 —
Rivista Artiglieria e Genio . . . . »	84 —	118 —	222 —

AVVERTENZE. — Gli abbonamenti si intendono soltanto per un intero anno solare. - Per modificazioni di indirizzo indicare il numero della fascetta ed inviare UNA LIRA. - Per coloro che si abbonano dopo il 15 febbraio, i fascicoli vengono inviati salvo esaurimento e con pagamento di L. 0,70 ciascuno, a titolo rimborso spese postali.

Il versamento deve effettuarsi a mezzo vaglia postale o col conto corrente n. 1/12030 intestato: Amministrazione Rivista "NAZIONE MILITARE" Via Napoli, 39 - ROMA

Saranno perseguiti a termine di legge, e denunziati per le sanzioni disciplinari al Sindacato dei giornalisti, coloro che riproducessero per le stampe, in tutto o in parte, i nostri articoli, senza citare la Rivista.

PRODOTTI DOLCIARI

Venchi • Unica

— TORINO —

motori
elettrici
Marelli

ERCOLE MARELLI & C. - S. A. - MILANO
CORSO VENEZIA, 16

Un utilissimo Manualetto:

Come si esegue lo schizzo panoramico speditivo

del ten. col. **Curzio Romano**

LIRE 3,50

Ordinazioni a " NAZIONE MILITARE "
MINISTERO DELLA GUERRA - VIA NAPOLI, 39
Conto corrente postale N. 1-12030

Il conto corrente postale
di "NAZIONE MILITARE"
porta il numero 1-12030

RAION
FIOCCO

ITALVISCOSA
MILANO
CORSO VITT. EMANUELE 37-39

I tessili artificiali che il gruppo Italviscosa produce per il fabbisogno tessile della Nazione in armi; i tessili che ogni italiano deve apprezzare per le loro doti qualitative e per il contributo che essi danno, nel settore economico, al raggiungimento della sempre più sicura vittoria finale.

BOMBRINI-PARODI-DELFINO
SOCIETÀ ANONIMA
ROMA: Corso Umberto I, 267 – Tel. 61446

MUNIZIONI
ESPLOSIVI
PRODOTTI CHIMICI
PER INDUSTRIA
E AGRICOLTURA

Agente esclusiva di vendita:
S. A. LA COMMERCIALE B. P. D.
ROMA: Corso Umberto I, 262 – Tel. 681731

SOCIETÀ PER AZIONI
ODERO - TERNI - ORLANDO
PER LA COSTRUZIONE DI NAVI, MACCHINE ED ARTIGLIERIE

Navi da guerra, sommergibili e navi mercantili di qualsiasi tipo e dimensione - Apparati motori completi a vapore - Motori a combustione interna - Caldaie - Macchinari ausiliari - Compressori - Ventilatori - Impianti frigoriferi - Artiglierie e munizioni di ogni calibro - Riclassifica, trasformazione e riparazioni complete di navi

SEDE E DIREZIONE GENERALE
GENOVA

SOCIETÀ ANONIMA LAVORAZIONE ZINCO
CAPIT. SOCIALE L. 3.000.000 INTERAMENTE VERSATO
STABILIMENTI IN PEGLI E VARENNA
SEDE LEGALE E AMMINISTR. IN GENOVA
Via Roma, 11-3

FRATELLI MORTEO

Laminatoi per la produzione di lamiere nere, ricotte e lucide da 3/10 di millimetro a 5 millimetri. - Fabbricazione di lamiere zincate, ondulate e curvate, zincatura di fusti ed altri oggetti. - Fabbricazione di tubi, canali lisci e sagomati, converse, gomiti e secchi. - Fusti e serbatoi in lamiera nera e zincata

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

CAPITALE E RISERVE: L. 1.607.000.000

400 FILIALI IN ITALIA
FILIALI E FILIAZIONI
IN ALBANIA, NELL'AFRICA ITALIANA
ED ALL'ESTERO

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
PER LA GERMANIA A BERLINO

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA:

RAMITAL (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **CUPRAMINA** (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **GRANO-VIT** (anticrittogamo per la disinfezione del grano da semina) - **ARSENIATO DI PIOMBO COLLOIDALE** (per la difesa delle piante coltivate dagli insetti roditori) - **ARSICIDA RUMIANCA** (prodotto arsenicale contro la cassida ed il cleonus della barbabietola da zucchero, le tignole dell'olivo e dell'uva, ecc.) - **VERTOX AGRICOLO** (per la preparazione di esche avvelenate) - **CUSCUTOX RUMIANCA** (contro la cuscuta delle leguminose).

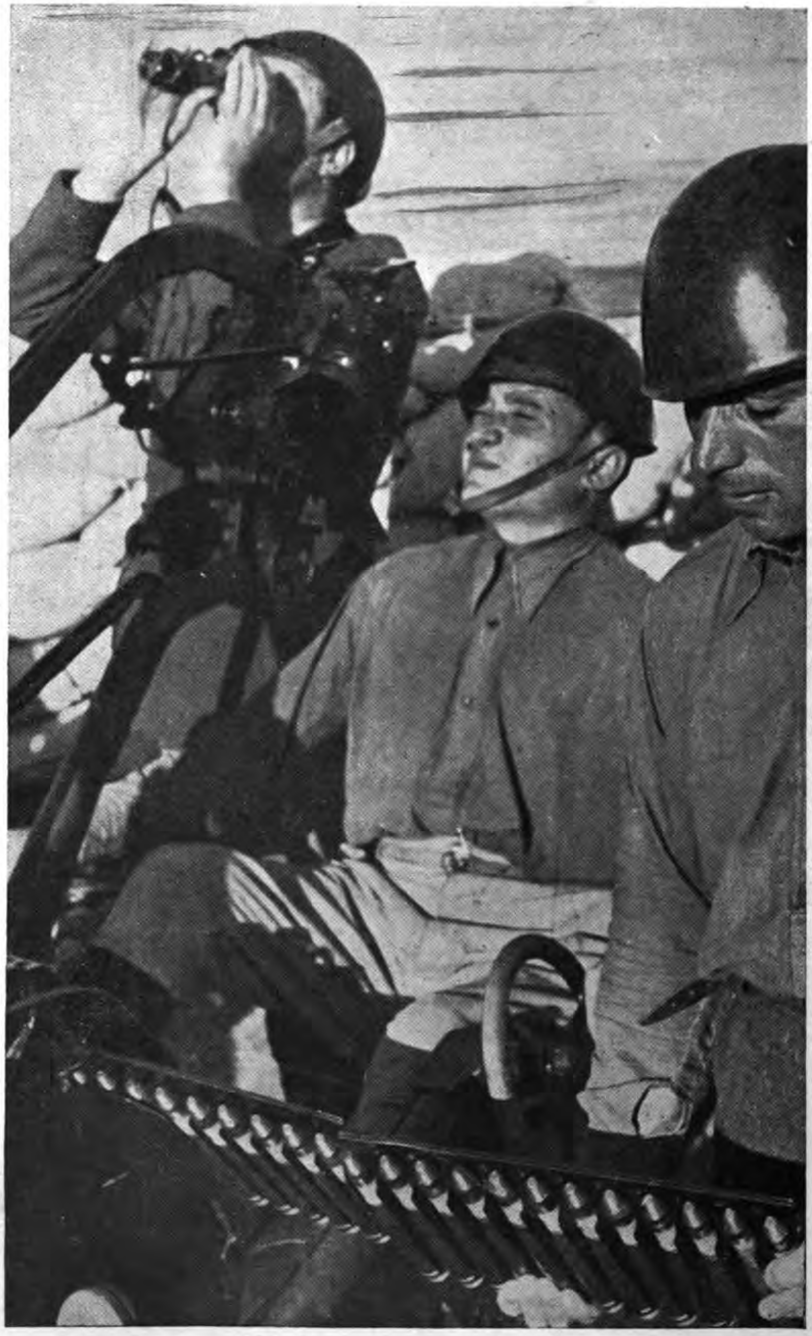
CALCE AGRICOLA RUMIANCA

ER
RA:

ronospora
rittogamo
ANO-
grano da
MBO
e piante
CIDA
contro la
zucchero,
RTOX
che avve
NCA
n o s e)

ANCA

NAZIONE MILITARE

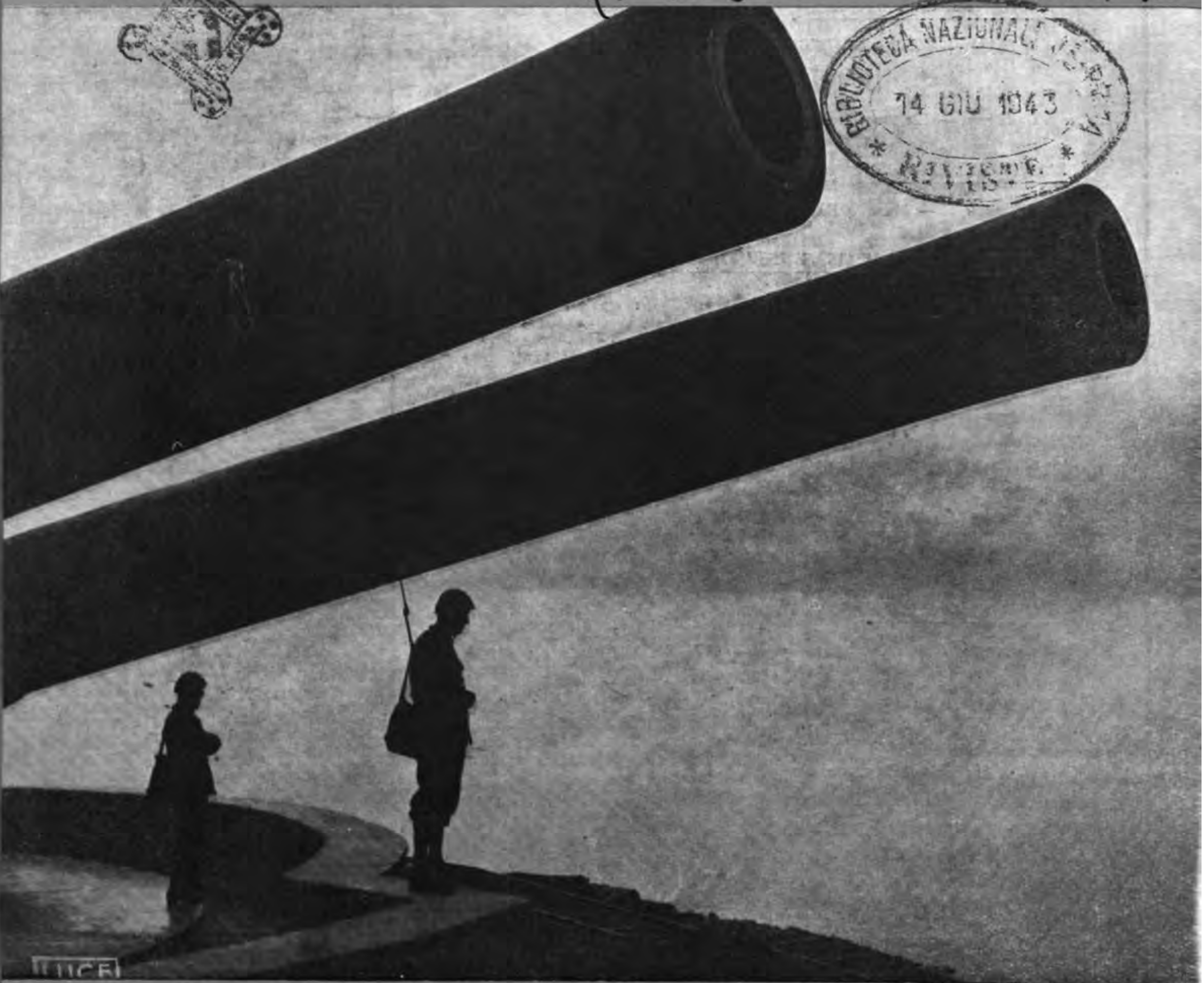


PREZZO **L. 10**

NAZIONE MILITARE

DIRETTORE FRANCESCO S. GRAZIOLI GENERALE D'ARMATA

R. 302 P.A. 743
BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE 14 GIU 1943 RIVISTE



MINISTERO DELLA GUERRA

Hanno collaborato:

per ***NAZIONE MILITARE:*** Giuseppe Bernasconi - Emilio Canevari - Bruno Cappuccini - Umberto Cesarano - Gino Ciotti - Ilio Jori - Manlio Paoletti - Curzio Romano - Vincenzo Sechi - Rocco Silvestri

per ***I CELERI:*** Bruno Bellachioma - Luigi Mirelli di Teora

N. 4/5

ANNO XV

APRILE-MAGGIO 1943

SOMMARIO

"Nazione Militare"

Note del Direttore: Il nostro soldato . . . . . Pag. 169
A te, mio soldato — Gino Ciotti . . . . . » 170
Un secolo e mezzo di eroismi e di glorie: La Medaglia d'Oro al Valor militare — Vincenzo Sechi . . . . . » 172
Eroi d'Italia . . . . . » 173

PANORAMI DELLA GUERRA

Sui nostri fronti (I « Bollettini Ufficiali » dal n. 1010 al n. 1045) con note di Ilio Jori . . . . . Pag. 174
La campagna di Russia — ** . . . . . » 181
La guerra odierna — Emilio Canevari . . . . . » 185

L'ARTE DEL COMANDO

Carlo von Clausewitz — Manlio Paoletti . . . . . Pag. 188

LA PREPARAZIONE: FATTI E INSEGNAMENTI

Schizzi panoramici speditivi — Curzio Romano . . . . . Pag. 190

Taccuino del Comandante . . . . . Pag. 195

SCIENZA, TECNICA E GUERRA

L'odierna guerra sui fiumi — Bruno Cappuccini . . . . . Pag. 197
Il mascheramento inteso come mezzo di offesa e di difesa — Rocco Silvestri » 207

VIAGGI NELLO SPAZIO E NEL TEMPO

Marco Vipsano Agrippa — Umberto Cesarano . . . . . Pag. 211

IL CONCORSO A PREMI

Il 1° Bersaglieri da Scutari a Ragusa — Giuseppe Bernasconi . . . . . Pag. 213

RUBRICHE

Rassegna delle Forze Armate:
Marina — Alfonso Galleani . . . . . Pag. 215
Aeronautica — Clemente Prepositi . . . . . » 218
Milizia — Adalgiso Ranieri . . . . . » 220
La Gioventù in Italia e all'Estero . . . . . » 222
La cultura militare nelle scuole civili . . . . . » 223
Scrittori e lettori . . . . . » 224

"I Celeri"

Autoblindo in azione — Bruno Bellachioma . . . . . Pag. 231
Evoluzione della dottrina dei Celeri — Luigi Mirelli di Teora . . . . . » 237
Cacciatori di carro . . . . . » 244

Prima pagina della copertina:

Grossi calibri costieri.

Copertina dei «Celeri»:

Bersaglieri motociclisti.

Quarta pagina della copertina:

Aereo nemico abbattuto in mare dalla nostra caccia. Il pilota si salva col paracadute.

NAZIONE MILITARE

Anno XVII Aprile-Maggio 1943-XXI N. 4-5

Note del Direttore

IL NOSTRO SOLDATO

L'ora di supremo destino che l'Italia attraversa, la strenua resistenza sostenuta dalle nostre magnifiche truppe in Tunisia contro un nemico tanto più numeroso e super dotato di mezzi bellici, l'eroica fermezza delle nostre fiere popolazioni, specialmente meridionali, di fronte alla diuturna offesa aerea nemica, consigliano di trarre ispirazione da così alta virtù guerriera della nostra stirpe per temprare sempre più l'animo nostro a quella "romana" tenacia che, nutrita di fede e di senso del dovere, ci assicurerà la vittoria.

In questo intento, la direzione della NAZIONE MILITARE pone oggi in speciale rilievo l'articolo successivo a queste note, nel quale un nostro collaboratore con semplice stile sintetico esalta quelle che sono indubbiamente le profonde e genuine virtù del soldato italiano, che da ben 35 mesi, in questa gigantesca guerra, si batte come un leone destando ammirazione perfino fra i nostri più accaniti nemici, persuasi finalmente che l'Italia sa dare al mondo intero un esempio sovrano di forza e di abilità combattiva per la suprema difesa dei suoi diritti e del suo onore.

10 maggio 1943-XXI

A te... mio soldato

del magg. GINO CIOTTI

Vedi, io ti parlo perchè ti conosco e ti amo, soldato mio. Io fui come te, soldato; vengo dalla gavetta, ecco perchè ti amo e ti conosco. Perchè ho marciato come te, per lunghe interminabili notti, sotto la pioggia, per intere giornate col sole che trafiggeva la nuca; perchè come te ho avuto i piedi doloranti e come te sono caduto affranto di fatica, sulla poca paglia dell'accantonamento. Ho fatto la guerra come te, da soldato semplice, perchè ho voluto che così fosse; poi caporale, caporalmaggiore, sergente, e via su, su... Quindi ti conosco e ti conosco sotto tutti gli aspetti e sotto... tutti i punti di vista; ti sono stato camerata gomito a gomito, ho dormito sotto la stessa tenda, sotto la stessa coperta, all'addiaccio e insieme, abbiamo vegliato in trincea, il naso incollato sui sacchetti a terra, gli occhi, che bruciavano per lo sforzo, sbarrati sulle posizioni nemiche antistanti. Sono stato tuo comandante di squadra, di plotone, di reparto e come tale siamo andati al fuoco insieme; ecco perchè ti conosco, perchè ti amo, perchè ti parlo.

Che tu sia alpino o bersagliere, artigliere o geniere; che tu sia cavalleggero o carrista, autiere o uno dei nostri insuperabili fanti, non conta, per me sei il mio soldato, il nostro caro soldato, il soldato d'Italia e questo soldato ha un volto solo, inconfondibile e indimenticabile, una sola espressione, una sola voce. Un volto solo: quello che porta impresse le stigmate della razza, la determinata energia, la misurata e sagace valutazione dello sforzo, lo spirito inesausto di sacrificio e quel tuo insuperato senso di adattamento che ti fa tutto sopportare, il gelo che assidera e l'alito ardente del deserto. Adattamento? Bisogna averti visto in guerra — soldato mio — nelle trincee, nei ricoveri microscopici, nelle baracchine lassù vicino vicino al cielo, in bilico su di una croda, per apprezzare questo tuo spirito di accomodamento, che porta in se tutta quella accorta e prudente utilizzazione di spazio, tutto quell'intelligente sfruttamento di mezzi rudimentali, tutta quella razionale organizzazione di mezzi minimi che danno alla tua vita di soldato, alla tua giornata di combattente il carattere di una giornata lavorativa, quel senso ormai accettato e condiviso di abitudine, di familiarità, che più che adattamento nel senso fatalistico, è convincimento. Per te, pare che la guerra debba durare anni, sempre, tutta la vita. È entrata nelle tue abitudini.

Ma non vedi tu, non hai osservato tu, come il soldato si affezioni a certe sue abitudini. Per esempio come si affeziona al tascapane? Il tascapane, come il cappello per gli alpini, una volta indossato, non si lascia più. È sempre con una grande commozione che ho visto, per le nostre campagne, contadini scendere dai borghi, giù per le strade, umide abbacinanti nel primo sole e recarsi al lavoro col tascapane, il vecchio tascapane a tracolla.

Sugli alti passi d'Abruzzo ho visto i pastori col fido tascapane di un tempo: « Ciao, di che battaglione? » — « Pinerolo ». E tu giovanotto non lo lasci eh! il tuo tascapane? Mai, mi ricorda troppe cose. Guardate: leggo sul davanti, scritto a lapis copiativo: « Fante A. S. – 13° Fanteria – Cima Valbella ».

Nei boschi e nelle abetaie, è un risonare di robusti colpi d'ascia che riecheggiano come sotto la volta di una cattedrale. Sono boscaiuoli che hanno il cappello alpino, il vecchio cappello che non darebbero via per un tesoro, e appiccato ad un albero il tascapane. E il tascapane testimonio e compagno di tanti mesi vissuti insieme, che ci ha fatto da guanciale, che abbiamo riempito di brave bombe e di gallette, di scatolette, di mille cianfrusaglie e infine anche di pane, ecco è diventato inseparabile e lo porti in giro soldato mio, per il mondo, come un emblema di nobiltà, della tua nobiltà. Tu hai servito con fedeltà ed onore, e lui, il vecchio tascapane, su cui sta scritto il tuo nome, le tue imprese, ti segue per il mondo, compagno di lavoro oggi, come ti fu compagno ieri in combattimento.

Mi piace immaginarti così, mio soldato, seduto su di una cassetta di munizioni vuota e rovesciata, lo sguardo lontano, un po' assente; stai sbocconcellando lentamente un pezzo di pane e guardi laggiù... Un po' di nostalgia, è vero? Pensi alla tua casa; ti vedo, ti sento. Corri dietro ai pensieri che si svolgono lenti e quasi un po' pigri. Rivedi il campo, la bàita, le tue bestie, e seguiti a masticare coi denti forti e ogni tanto le mascelle si arrestano nel loro lavoro, quasi volessero fermare un'immagine. Poi riprendi più lento. È un po' di nostalgia. Anche quella ci vuole, anche quella fa bene. Fa un po' male in principio ma poi quella specie di piccola pena si scioglie, si spande, scende tepida nell'animo e fa bene, ti dico. Sei tornato un po' a casa col pensiero e il desiderio di tornarvi presto davvero, ti mette dentro una gioia così grande che assapori giorno per giorno, ora per ora, ricamandoci su, facendo progetti, vedendoti e sentendoti più grande e più sicuro, più saldo. Perchè sei diventato « qualcuno », perchè hai fatto qualche cosa. E quando tornerai, quando tornerai... ti vedo già, perchè ne ho visti tanti arrivare e partire. A proposito, ti ricordi quando partisti?

Eravate una ventina e scendevate giù dal sentiero sassoso a rompicollo. Tu eri dinnanzi agli altri, colla fisarmonica e balzavi come un capriolo sui sassi e ad ogni balzo, la fisarmonica guaiva un piccolo sospiro timido, come le avessi fatto male. Dalle casette venivano sulle porte e alle finestre le ragazze sgranando sorrisi

In alto: Disegno a penna del pittore Amedeo Cornali intitolato « Fante con elmetto ».

di sole e lanciando frizzi e addii. Tu ridevi baldanzoso e ti trascinavi dietro il drappello degli altri, che si infoltiva man mano che vi avvicinavate al paese. Sui cappelli la cartolina di precetto e un geranio. « Si parte, belle! » E quando foste giù, ti ricordi che bevuta? Ti tiravano da tutte le parti — e giù ancora un bicchiere — e fu allora, che la tua povera fisarmonica non ebbe più respiro e cantaste fino a diventare rochi.

Quando ritornerai sarà tua madre a venirti incontro per stringerti muta sul cuore — come sa fare lei sola — e poi i parenti più stretti e gli amici, mentre due occhi da una finestrella ti abbracciano, ti folgorano e ti avviluppano in una promessa. Poi ecco il podestà, il parroco e tutti; chi ti strappa di qua e di là. E questa volta si deve bere sul serio, perbacco. Poi verso la serena gioia, la raccolta gioia della tua casa, delle tue abitudini, dei compagni incontrati sull'uscio di casa e coi quali, seduti lungamente sul muretto, che guarda giù nella valle, tu t'intratterrai interminabilmente a raccontare, a ricordare. Solo allora sentirai che è più bello avere fatto « qualche cosa », essere « qualcuno ».

Ma ti vedo ancora, in quel caldissimo pomeriggio, nel grande assolato cortile della caserma, così fragorosamente inondata di luce che abbagliava come un'arena spagnola. Un gran cerchio di uomini scamiciati, semivestiti, in mezzo a un monte di « oggetti di vestiario » e il maresciallo che lancia torno torno, giubbe, pantaloni, scarpe, cinghie, maglie. E tu ridevi come un ragazzo a vederti capitar tra mani una giubba dove affogavi, mentre il tuo vicino rosso e congestionato cercava di infilarsi le scarpe troppo strette. E l'altro che misurava i pantaloni e tirandoli su fino al petto buffoneggiava, mentre volavano in aria gavette, borracce, scarpe appaiate... e cominciavano tra voi i primi... arrangiamenti... « Diu!... mi l'ai mac'na scarpa ». — « Signor mareschialle, mi hanno frecate, pe la Maiella, lu cinturine ». — « Arrangiati! Arrangiati! » La parola magica, la parola più « naia » della naia è risuonata per la prima volta alle tue caste orecchie. « Arrangiati! ». Quante difficoltà superate, quanti bocconi amari, quanti mugugnamenti. Arrangiati! Infatti tu ti sei arrangiato ed esci tutto « nuovo », se pure un po' infagottato, dalla porta della caserma, squadrato da capo a piedi dall'ufficiale di picchetto o sotto il fuoco di fila degli sguardi ironici del corpo di guardia.

Sono mesi che sei vestito, mio soldato, e porti oggi la divisa con fiera disinvoltura. Ed eccoti in tradotta, una tradotta che non finisce mai, tutta istoriata di scritte col gesso. Un tramestìo d'inferno dentro, mentre fuori mille braccia si tendono colme di doni e di carezze. Mille mani si agitano, mille dita che sfiorano... è la Patria, è la tua terra che si tende verso di te e ti benedice partendo.

« Là c'è il nemico,
là c'è il nemico
che alla frontiera aspettà »...

E la tradotta si muove in un'onda di canti.

Hai fatto caso, che nelle tradotte noi ci si accomoda, ci si sistema, ci si organizza come fossimo, che so, in casa nostra, in una baracca di seconda o terza linea; come se ci dovessimo vivere, che so io, settimane, mesi? È l'eterno, ineguagliabile tuo spirito di adattamento, col suo intelligente sfruttamento di luogo e di tempo, che comincia a funzionare. Tu ti sei già accaparrato un angoletto, hai sistemato zaino, fucile e tascapane, hai trovato un gancio per la borraccia e ora ti levi la giacca, rimbocchi le maniche ed allenti le mollettiere. Sei in casa tua. In un primo tempo c'è un po' di silenzio, quasi un po' di imbarazzo; tutti siete un po' turbati dalla partenza avvenuta or ora, e si rimane un po' lì a guardare la campagna fuggire e i pali telegrafici a rincorrersi con quell'altalena dei fili che salgono e s'abbassano come onde. Si guarda fuori... Si riordinano le idee e si accende una sigaretta; ma è un momento. Subito passa e non è mezz'ora che siamo partiti e già vengono fuori fisarmoniche e chitarre. Ad ogni stazione è un putiferio di addii, di sbracciamenti, di urli e un correre alla fontanella con grappoli di borracce da riempire.

E ti vedo ancora, in una chiara notte di luna, una notte fredda, nel deserto. Il freddo umidiccio e penetrante delle notti africane così stupite e spettrali, lo risento nelle ossa, dentro le ossa. Tu sei di vedetta, gli occhi ben sbarrati avanti a te le orecchie tese. Fai buona guardia, soldato mio. Hai i piedi intorpiditi e agiti la vita ogni tanto, chè le giberne segano i fianchi — lo so —. (Non ti ricordi, quando ti addormentasti durante un alt, lungo l'argine della strada, su di un monte di breccia, tutto bardato? Al risveglio le giberne ti avevano segnato le spalle e i fianchi). Ai primi brividi dell'alba, ecco il cambio e già pregusti il sonno ristoratore nel ricovero dove entra appena, di straforo, questo gran tripudio infuocato del sole che sorge laggiù e il suo ascendere trionfante è qua e là punteggiato dai colpetti secchi e petulanti di una mitraglia nemica, che sollevano rabbiosi buffi di sabbia.

O sono mattinate livide di freddo, che ti trovano tutto intabarrato, serio, compreso della tua missione, di scolta nelle trincee di Russia, di questa terra ostile, monotona, grigia, piatta, quasi tetra. O gelo, o fango insidioso e polvere tormentosa. Ma tu, soldato mio, sei al tuo posto, fermo il volto, in quella sobrietà di linee quasi severa, che vi hanno impresse la forza del tuo carattere, la tranquillità della tua semplice coscienza e quella maniera asciutta ed onesta di concepire il tuo dovere. Tu sai che vegli sopra i tuoi compagni che riposano, che essi fidano nella tua buona guardia; tu sai che dietro ai tuoi compagni, ci sono altre linee, altri reparti di tuoi camerati in armi, che fidano nella tua buona guardia, in scolta avanzata e che dietro le linee c'è tutto il Paese, tutto il popolo in armi.

Dopo il combattimento — lo so — raggiunte un po' ansanti le nuove posizioni, si ristà, così, un po' sconvolti, ancora eccitati dalla lotta e... ci si guarda attorno un attimo e ci si conta con lo sguardo. Qualcuno di noi manca e... qualcuno cerca attorno come se avesse perduto qualche cosa... e ci si palpa con ansia tutto il corpo per sentire se tutto è a posto. Ma non c'è tempo. Ci si deve sistemare a difesa e subito; rastrellare la posizione, voltare al nemico le armi catturate e rimetterle immediatamente in funzione.

Gloria ai caduti! Con quanta mestizia ma con quanto orgoglio si pensa a loro. Tornata una calma relativa, poi, a riposo, si parla di loro, se ne esaltano le gesta, si ricordano le parole, i tratti e ci si sente fieri di averli avuti compagni nel combattimento.

E quando un bel giorno, tutto il reggimento schierato nei pressi dell'accantonamento, dopo la messa al campo in cui tu ti sei raccolto e col pensiero hai ricordato tutto quanto è passato, ecco si avanza il tuo Generale, seguito dal suo Stato Maggiore e parla paterno e sereno.

È contento di voi, di quello che avete fatto ed è contento anche di te — mio soldato — perchè ti chiama fuori dai ranghi, e mentre un ufficiale legge quel che facesti di bello in quella tremenda azione — ricordi? — sorridendoti e guardandoti negli occhi, ti appunta qualche cosa sul petto.

A te tremano un poco le gambe — tu che non tremavi allora — non sai se guardare negli occhi il Generale che ti parla, il tuo Generale che è così vicino che ne senti l'alito, o guardare in giù, verso il petto, qui a sinistra, dove egli annaspa colle dita. Tutto il Reggimento in armi ti è schierato dietro e ti pare che la gioia debba farti scoppiare il petto... Quando ti riprendi, fai un passo indietro, un regolamentare dietro–front e torni nei ranghi cogli occhi lustri, mentre i compagni ti danno nei gomiti: « Dì, oggi si beve, si deve bagnare quel nastrino azzurro ». Tu hai la bocca secca, un groppo ti stringe la gola; vorresti urlare e invece ti esce una voce fioca e falsa e dici semplicemente, come sei semplice tu: « Certo, berremo ».

Così sei fatto tu: semplice, buono, schietto, eroico.
Viva l'Italia!

Acquarello di SPANIO BERLENDIS intitolato « Esploratori all'alba ».

UN SECOLO E MEZZO DI EROISMI E DI GLORIE

La Medaglia d'Oro al Valor militare

dell'avv. **VINCENZO SECHI**

Il 21 maggio dell'anno di grazia 1793 Vittorio Amedeo III di Savoia emanava un Sovrano Rescritto, il cui testo ingiallito è conservato religiosamente a Torino nel Museo Storico, con il quale stabiliva di concedere « *un pubblico et permanente onorifico contrassegno per i bassi uffiziali e soldati che avevano fatto azioni di segnalato valore in guerra* ».

Questo contrassegno era la Medaglia d'Oro al Valor militare che portava nel diritto il profilo del Re e nel verso un trofeo di bandiere con la scritta « al valore ». Nasceva così la massima ricompensa al valor militare, la più ambita, e che veniva concessa, con apposito Regolamento in casi provati e documentati di sublime ardimento, sacrificio della vita, conquista di piazzaforte nemica, eroismi che servissero di esempio alle truppe ed al popolo.

Tale l'atto di battesimo che esattamente un secolo e mezzo fa, consacrava la Medaglia d'Oro del nostro Esercito, che veniva estesa anche alla Marina Sarda con successivo Rescritto.

Dopo la parentesi di dominio francese a Torino, avvenuta nel 1814 la Restaurazione, Vittorio Emanuele I riaffermava l'uso della Medaglia d'Oro e ordinava che di essa si potessero fregiare tutti i militari che avevano avuto analoga ricompensa Napoleonica; ma l'anno appresso decideva di sopprimere l'istituzione della Medaglia d'Oro sostituendola invece con l'Ordine Militare di Savoia che comprendeva: cavaliere di gran croce, commendatore, cavaliere e milite. Gli insigniti di Medaglia d'Oro erano iscritti nell'Ordine come cavalieri e portavano la croce d'oro e d'argento circondata da una corona d'alloro e sormontata dalla corona Reale.

Ma nel marzo del 1833, Re Carlo Alberto, sentiva la necessità di ripristinare la onorificenza per tutti coloro che si fossero segnalati in guerra e con Regio Viglietto del 26 marzo ordinava che fossero nuovamente concesse Medaglie al Valor militare d'oro e d'argento da conferirsi non solo a bassi ufficiali e soldati ma anche ad ufficiali e a tutti coloro che fossero al seguito dell'esercito in guerra. La Medaglia al valor militare, che si è mantenuta poi sempre uguale, porta nel dritto lo scudo di Casa Savoia contornato da due rami d'alloro e sormontato dalla Corona Reale e intorno la dicitura « al valor militare »: nel retro due rami d'alloro che racchiudono il nome del decorato, il luogo e la data dell'azione.

Nei primi anni, oltre al nome del decorato era anche incisa la campagna e perciò si conservano varie medaglie d'oro con la dicitura « Campagna d'Oriente », e « Campagna Nazionale 1848 ».

In aggiunta alle due Medaglie al valore d'oro e d'argento, fu istituita nel 1848 la « menzione onorevole » sostituita nel 1887, da Re Umberto con la medaglia di bronzo al valor militare.

La prima Medaglia d'Oro concessa dopo la sua istituzione, risale anch'essa ad un secolo e mezzo fa; ne fu infatti insignito nel 1793 il nocchiero della Marina Sarda Domenico Millelire « *per aver ripreso al nemico l'isola di Santo Stefano e per la valorosa difesa dell'Isola della Maddalena contro gli attacchi della squadra navale della Repubblica Francese* ».

Episodio che merita di esser ricordato perchè l'audace nocchiero Millelire, in seguito promosso ufficiale, seppe con pochi uomini ricacciare dalla isoletta di Santo Stefano, dove erano riuscite a sbarcare, truppe e artiglierie al comando del giovane colonnello di artiglieria Napoleone Bonaparte che aveva in persona diretto i tiri dei pesanti mortai contro la Maddalena; e un mortaio ed altre armi sono conservate nel Palazzo Comunale dell'isola, cimeli gloriosi della bella impresa che salvò la Sardegna dal dominio e dalla occupazione francese.

Parecchi anni dopo l'altra Medaglia d'Oro, che può considerarsi la prima concessa a militare di terra, è quella decretata alla memoria dell'eroico carabiniere Scapaccino Giovanni Battista ucciso il 3 febbraio del 1834 dai rivoluzionari nei moti contro Carlo Felice. La motivazione ricorda appunto il sacrificio del carabiniere che « *preferì farsi uccidere dai fuoriusciti nelle mani dei quali era caduto, piuttosto che gridare viva la Repubblica a cui volevano costringerlo, gridando invece « Viva il Re!* ».

Seguono le Guerre dell'Indipendenza e la schiera delle Medaglie d'Oro si infittisce sempre più segnando nell'albo luminoso della gloria e della riconoscenza della Nazione nomi di ufficiali e di soldati di ogni arma e specialità, la maggior parte caduti da prodi nelle cento battaglie del nostro riscatto.

Ricordiamo che nella campagna del 1848 furono concesse venti Medaglie d'Oro, tre in quella del '49 e undici nella campagna del '59 e che la prima Medaglia d'Oro per fatti collettivi è quella che fregia la bandiera del Corpo d'Artiglieria per Decreto del '49.

Dopo la guerra di Libia nel conflitto mondiale 1915-18 le prime Medaglie d'Oro furono concesse al sergente Carli Giuseppe per l'eroico contegno nell'azione sul Mrzli il primo giugno 1915, ed al ten. colonnello degli Alpini Pettinati Luigi caduto sul Monte Nero il 9 giugno dello stesso anno.

L'Aviazione che allora non costituiva un Corpo a sè, ma era aggregata all'Esercito od alla Marina, ha avuto la sua prima Medaglia d'Oro per il gesto eroico del capitano pilota Salomone Oreste che, dopo il volo su Lubiana nel febbraio del 1916, riuscì, nonostante le gravi ferite riportate, a ricondurre l'apparecchio colpito con i suoi compagni uccisi e feriti nelle nostre linee.

Ben trecentotrentasei furono le Medaglie d'Oro concesse durante l'ultima grande guerra, di cui diciotto alla Marina, e le motivazioni sono pagine che ricordano episodi di eroismo e di sacrificio di capi e di gregari.

Oggi, dopo il conflitto etiopico e la impresa di Spagna, la Patria ricorda la istituzione di questa alta ricompensa al Valor militare nel clima eroico della guerra mentre i suoi figli combattono in terra, in aria e in mare degni delle tradizioni e delle virtù della nostra stirpe.

Le Medaglie d'Oro, come stelle palpitanti hanno formato una costellazione che brilla di luce fulgidissima nel cielo degli eroi, e pare che vigili e illumini come aureola di gloria tutti i nostri soldati, incitandoli a rendersi degni di quanti seppero con il loro eroismo e, spesso con il loro estremo sacrificio, far più grande e più potente l'Italia.

EROI D'ITALIA

NELLE MOTIVAZIONI DELLE MEDAGLIE D'ORO

COLONN CARETTO AMINTO DI GIOVANNI DA CRESCENTINO (ALLA MEMORIA).

SOLDATO DI TEMPRA PURISSIMA E DI INDOMITO VALORE, VETERANO DI TRE CAMPAGNE DA LUI VISSUTE A CAPO DI UNITÀ SCELTE E D'ASSALTO, COMANDANTE ABILE ED AUDACE CHE AL CARATTERE INTEGERRIMO UNIVA LE RISORSE PIÙ ESALTATRICI DEL SENTIMENTO IN OGNI PROVA, IN OGNI RISCHIO, IN OGNI EVENIENZA DI GUERRA, DAVA TESTIMONIANZA DELLE SUE DOTI INESTIMABILI DI COMANDO E DI AZIONE. ALLA TESTA DI UN REGGIMENTO BERSAGLIERI, CHE ALL'IMPRONTA DEL SUO PERSONALE ARDIMENTO RAGGUAGLIAVA OVUNQUE I VERTICI DI NOBILI TRADIZIONI E DI STORIA SUPERBA, SI DISTINGUEVA PER SAGACE PERIZIA ED ELETTE QUALITÀ GUERRIERE NELLE OPERAZIONI SUL FRONTE JUGOSLAVO E SU QUELLO RUSSO, DOVE LA SUA UNITÀ MERITAVA UNA SECONDA MEDAGLIA D'ORO. DOPO AVER GUIDATO PER OLTRE UN ANNO VITTORIOSAMENTE SUL FRONTE ORIENTALE I SUOI BATTAGLIONI, AVVENTANDONE CON IMPETO LEGGENDARIO LE LOGORE FILE CONTRO NEMICO SOVERCHIANTE CHE IN IMPARI LOTTA ERA RICACCIATO OLTRE IL DON, SOCCOMBEVA PER FERITA, CONSACRANDO COL SUPREMO SACRIFICIO IL SUO DESTINO DI EROE. — BALCANIA, 13 APRILE-30 GIUGNO 1941-XIX. - FRONTE RUSSO 26 LUGLIO 1941-XIX-5 AGOSTO 1942-XX.

TENENTE DI VASCELLO EMILIO LEGNANI (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI M. A. S. VELOCE, OPERANTE IN MARI LONTANI, DAVA PROVA IN AUDACI MISSIONI DI GUERRA DI PERFETTA PREPARAZIONE, DI SERENO ARDIMENTO E DI ELEVATA PERIZIA NELLA CONDOTTA DEL POTENTE E INSIDIOSO STRUMENTO BELLICO A LUI AFFIDATO. DESTINATO AD EFFETTUARE UNA DIFFICILE MISSIONE DI AGGUATO, DIRIGEVA DECISAMENTE PER INTERCETTARE UNA FORMAZIONE NAVALE SOVIETICA, COMPOSTA DI UN INCROCIATORE E UN CACCIATORPEDINIERE, SFIDANDONE CON CORAGGIO E AUDACIA L'INTENSO E BEN AGGIUSTATO TIRO CHE INQUADRAVA RIPETUTAMENTE LA PICCOLA UNITÀ. NONOSTANTE LE SFAVOREVOLI CONDIZIONI DI LUCE E LA MARTELLANTE AZIONE DI FUOCO DELL'AVVERSARIO, MIRAVA DECISAMENTE ALL'OBIETTIVO E, GIUNTO A BREVE DISTANZA, LANCIAVA CONTRO LA PRIMA E PIÙ GROSSA UNITÀ DUE SILURI CHE, ESPLODENDO, AVVOLGEVANO IN UNA NUBE DI FUOCO LA NAVE NEMICA CHE IN POCHI MINUTI AFFONDAVA. COMPIUTA L'EROICA GESTA, CHE RINNOVAVA CON INSUPERABILE SLANCIO LE GLORIOSE TRADIZIONI DEI NOSTRI M. A. S., SI DISIMPEGNAVA DALLA FURIOSA REAZIONE DELL'UNITÀ NEMICA DI SCORTA E DAGLI INSISTENTI ATTACCHI AEREI, RAGGIUNGENDO, SENZA PERDITE LA PROPRIA BASE. EGLI VENIVA COSÌ A DIMOSTRARE COME LO SPIRITO CHE ANIMA I MARINAI D'ITALIA SAPPIA PIEGARE IN QUALSIASI CIMENTO LA FORZA AVVERSARIA E SU ESSA, OSANDO L'INOSABILE, TRIONFARE.

CAPO MAN. CHIEFFI FERNANDO DI GIUSEPPE DA BARLETTA (ALLA MEMORIA).

DURANTE UNA AZIONE CONTRO IMPORTANTE E MUNITO CAPOSALDO, INCURANTE DELLA MICIDIALE REAZIONE AVVERSARIA, PER PRIMO SI LANCIAVA ALL'ATTACCO, ESEMPIO E INCITAMENTO AI LEGIONARI. ACCORTOSI CHE UN CENTRO DI FUOCO NEMICO OSTACOLAVA NOTEVOLMENTE L'AVANZATA DELLA COMPAGNIA, DI INIZIATIVA ALLA TESTA DI POCHI CORAGGIOSI, LO ASSALTAVA A BOMBE A MANO E ALL'ARMA BIANCA, RIUSCENDO A SOPRAFFARE I DIFENSORI. FERITO UNA PRIMA VOLTA DECLINANDO L'INVITO DEL PROPRIO COMANDANTE AD ABBANDONARE LA LOTTA, SI LANCIAVA ANCORA NELLA MISCHIA NEL RISOLUTO TENTATIVO DI RAGGIUNGERE LE POSIZIONI AVVERSARIE. COLPITO NUOVAMENTE A MORTE DA UNA RAFFICA DI MITRAGLIATRICE, SI ABBATTEVA SUL PARAPETTO DELLA TRINCEA NEMICA CHE AVEVA RAGGIUNTO CON FERREA DECISIONE. L'AVVERSARIO, AMMIRATO DA TANTO VALORE, NE ONORAVA LA SALMA CON DEGNA SEPOLTURA. — GURI TOPIT (FRONTE GRECO), 4 APRILE 1941-XIX.

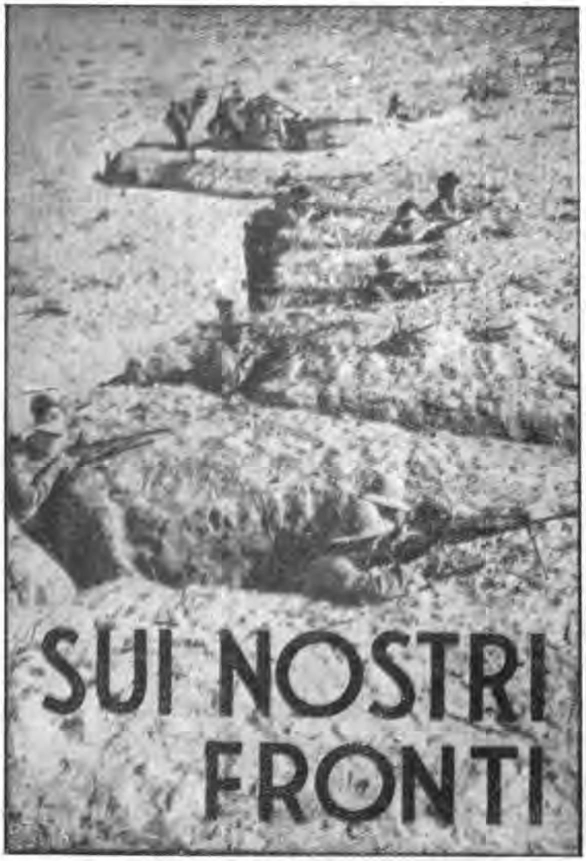
MARESCIALLO ORDINARIO CARLO CHIAMENTI DI CLEMENTE (ALLA MEMORIA).

SOTTUFFICIALE CARRISTA DI ECCEZIONALI QUALITÀ, ASSEGNATO AD UN COMANDO DI BATTAGLIONE, CHIEDEVA RIPETUTAMENTE ED OTTENEVA D'ASSUMERE IL COMANDO DI UN PLOTONE DI CARRI. FERITO DA PALLOTTOLA ALLA MANO, DURANTE UN'ARDITA PUNTATA OFFENSIVA NELLE POSIZIONI NEMICHE, RIFIUTAVA IL RICOVERO IN OSPEDALE PREFERENDO PARTECIPARE A UN'IMPORTANTE AZIONE CHE IL REGGIMENTO S'ACCINGEVA A INTRAPRENDERE. IN TESTA AL PLOTONE E A SPORTELLI APERTI, PER MEGLIO INDIVIDUARE GLI OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE, SI PORTAVA, PER PRIMO, SULLE POSIZIONI NEMICHE, SEMINANDOVI IL TERRORE E INFLIGGENDO GRAVI PERDITE. FERITO IN SEGUITO ALLO SCOPPIO D'UN PROIETTILE D'ARTIGLIERIA, CHE DANNEGGIAVA IL MATERIALE E UCCIDEVA IL PILOTA, RIUSCIVA A PORTARE IL CARRO IN LUOGO DEFILATO E, ATTRAVERSO ZONA INTENSAMENTE BATTUTA, RAGGIUNGEVA A PIEDI IL PROPRIO COMANDANTE DI BATTAGLIONE, AL QUALE FORNIVA PREZIOSE INFORMAZIONI PER IL PROSEGUIMENTO DELL'AZIONE. TORNATO AL CARRO, CHE, NEL FRATTEMPO ERA STATO RIPARATO, SI GETTAVA NUOVAMENTE NELLA LOTTA. COLPITO ANCORA DA PROIETTILI CHE IMMOBILIZZAVANO IL CARRO STESSO, UCCIDENDO IL MITRAGLIERE E FERENDO IL PORGITORE, CONTINUAVA A SPARARE COL CANNONE, FINCHÈ ANCHE QUESTO NON RIMANEVA INEFFICIENTE. RESPINGEVA, INFINE, A BOMBE A MANO, NUCLEI AVVERSARI CHE AVEVANO CIRCONDATO IL CARRO E LI FACEVA DESISTERE DAL TENTATIVO DI CATTURA, FINCHÈ NON VENIVA NUOVAMENTE E MORTALMENTE COLPITO, NEL MOMENTO IN CUI IL NEMICO ERA VOLTO IN FUGA, DA ALTRI MEZZI CORAZZATI SOPRAGGIUNTI. — PERONI I THAT (FRONTE GRECO), 15 APRILE 1941-XIX.

FANTE BUTELLI GIUSEPPE DA SAMBUCA PISTOIESE (PISTOIA) (ALLA MEMORIA).

PORTA ARMA TIRATORE, DURANTE OTTO GIORNI DI ASPRA E ALTERNA LOTTA PER ARGINARE REITERATI ATTACCHI NEMICI, TENDENTI ALLA CONQUISTA DI UN CAPOSALDO OCCUPATO DALLA SUA COMPAGNIA, SI SPINGEVA ANIMOSAMENTE AVANTI CON LA SUA ARMA, INFLIGGENDO ALL'AVVERSARIO SENSIBILI PERDITE. FERITO UNA PRIMA VOLTA, RIMANEVA AL SUO POSTO DI COMBATTIMENTO, INCITANDO I COMPAGNI ALLA RESISTENZA. COLPITO UNA SECONDA VOLTA, BENCHÈ SANGUINANTE, SPOSTAVA ANCORA LA SUA ARMA IN POSIZIONE PIÙ IDONEA PER MEGLIO BATTERE IL NEMICO INCALZANTE. RIMASTO SENZA MUNIZIONI, IN UN SUPREMO SFORZO DI VOLONTA', SI LANCIAVA ARDITAMENTE AVANTI, CONTRIBUENDO CON LANCIO DI BOMBE A MANO A SNIDARE ELEMENTI AVVERSARI INFILTRATISI NELLE LINEE DEL SUO REPARTO. IN QUESTO GENEROSO SLANCIO CADEVA ESAUSTO, IMMOLANDO LA VITA PER LA PATRIA. FULGIDO ESEMPIO DI VIRTÙ MILITARI, DI EROISMO E DI ATTACCAMENTO AL DOVERE. — IVANIT VOGEL (FRONTE GRECO) 14-19 NOVEMBRE 1940-XIX.

Panorami della guerra



I « Bollettini Ufficiali » dal n. 1010 al n. 1045

1010 1-3-XXI — In Tunisia, combattimenti locali svoltisi nella zona settentrionale hanno avuto esito a noi favorevole; un tentato attacco nemico nel settore meridionale è stato stroncato dal fuoco dell'artiglieria. Tre apparecchi britannici risultano distrutti dalla caccia dell'Asse.

Nostre formazioni di aerosiluranti al comando del maggiore Casini Gabriele da Montesansavino (Arezzo), capitano Graziani Giulio Cesare da Affile (Roma), capitano Zucconi Giuseppe da Spignano di Pola, capitano Spezzaferri Mario da Torre Annunziata, tenente Avalle Michele da Cuneo, attaccavano a nord-est di Algeri un grosso convoglio scortato: un cacciatorpediniere tipo « Jervis », raggiunto da due siluri, affondava immediatamente; due piroscafi per complessive 17.000 tonnellate, colpiti in pieno colavano a picco; un altro cacciatorpidiniere ed un mercantile da 7000 tonnellate venivano gravemente danneggiati.

Aerei italiani bombardavano navi alla fonda nella rada di Algeri provocando violente esplosioni.

Su Cagliari e Palermo formazioni di velivoli avversari hanno lanciato ieri numerose bombe colpendo edifici pubblici ed abitazioni civili; accertati finora circa 200 morti e qualche centinaio di feriti a Cagliari, 3 morti ed 8 feriti a Palermo.

Sei dei velivoli nemici sono stati abbattuti: 3 nei pressi di Palermo dalle artiglierie contraeree italo-tedesche; 2 al largo di Capo Spartivento ad opera della nostra caccia in violenti scontri; 1 da cacciatori germanici poco a sud della Sardegna.

Presso S. Maria Castellabato (Salerno) sono stati raccolti tre componenti l'equipaggio di un aereo inglese caduto in mare.

1011 2-3-XXI — Riuscite azioni locali sul fronte tunisino; l'aviazione avversaria ha perduto 13 apparecchi, 8 in combattimento e 5 ad opera delle batterie della difesa. Formazioni aeree italiane hanno rinnovato arditamente gli attacchi contro il convoglio nemico già provato il giorno 28 febbraio, affondando un piroscafo e danneggiandone gravemente due.

Incursioni aeree sono state effettuate su Palermo, Napoli e su varie località delle provincie di Catanzaro e di Cosenza.

Sono segnalati tra la popolazione civile 10 morti e 113 feriti a Napoli, 10 morti e 96 feriti a Palermo, 5 morti e 10 feriti a Catanzaro Marina, 1 morto e 11 feriti ad Amantea (Cosenza).

Su Napoli venivano abbattuti 3 velivoli dalla nostra caccia e 2 dalle artiglierie contraeree; altri 2 apparecchi precipitavano nei dintorni di Palermo colpiti uno dai nostri cacciatori ed uno dal tiro della difesa.

Sei nostri velivoli non sono rientrati alla base.

1012 3-3-XXI — Vivaci azioni ed intensificata attività di elementi esploranti e dell'artiglieria sul fronte tunisino.

L'aviazione dell'Asse ha abbattuto in combattimento 3 aerei.

Nostri bombardieri hanno attaccato il porto di Bona provocando notevoli incendi; altri apparecchi italiani e germanici agivano efficacemente su Tripoli.

Numerose bombe sono state lanciate da aerei nemici su Biserta e Tunisi: danni sensibili agli abitati e circa 100 morti e 200 feriti fra la popolazione civile.

Velivoli anglo-americani hanno bombardato Avola (Siracusa), Pozzallo e l'isola di Lampedusa. Centrato dalle artiglierie contraeree un plurimotore è precipitato in mare al largo di Pozzallo.

1013 4-3-XXI — Le opposte aviazioni sono state molto attive nel cielo tunisino.

Due pattuglie di nostri cacciatori, attaccate audacemente due forti formazioni avversarie, abbattevano 3 « Curtis »; un quarto, danneggiato, atterrava nelle nostre linee. Altri undici velivoli venivano distrutti dalla caccia germanica e uno dalle batterie contraeree.

Dal 26 febbraio al 3 marzo, le truppe dell'Asse hanno complessivamente preso 2110 prigionieri ed hanno distrutto o catturato 18 carri armati, 50 automezzi blindati, 36 cannoni.

Nel pomeriggio di ieri quadrimotori nemici lanciavano bombe su Messina. Alcuni feriti.

Nel cielo di Pozzallo caccia britannici si sono scontrati con cacciatori germanici: 2 « Spitfire » venivano abbattuti e cadevano uno presso S. Pieri (Scicli) ed il secondo in mare a sud di Pozzallo. Un pilota è stato catturato.

1014 5-3-XXI — In Tunisia vivace attività di artiglieria e di reparti esploranti.

I porti di Bougie e di Philippeville sono stati attaccati da nostri aerei.

Velivoli nemici lanciavano alcune bombe su Napoli, Salerno e San Vitaliano (Nola) causando lievi danni; sei morti e dieci feriti a San Vitaliano.

Un apparecchio, colpito dal tiro della difesa, è precipitato al suolo presso Latina (Benevento).

Nell'Atlantico meridionale un nostro sommergibile al comando del tenente di vascello Roberto Rigoli, ha affondato un trasporto truppe brasiliano da 7000 tonnellate ed una motonave nordamericana da 12.000 tonnellate.

1015 6-3-XXI — Sul fronte tunisino nessun avvenimento di rilievo.

In combattimenti aerei cinque velivoli sono stati abbattuti dalla caccia germanica.

Il numero dei prigionieri fatti dal 26 febbraio al 3 marzo è salito a 2500, dei quali 52 ufficiali.

Bombardieri tedeschi hanno attaccato un convoglio di numerose navi, in navigazione a nord-ovest di Tripoli, affondando 3 piroscafi per complessive 26.000 tonnellate e danneggiandone altri 2 per 13.000 tonnellate.

Ferrovia a scartamento normale
» » » ridotto
Ferrovia in costruzione
Strada in costruzione
Zona fortificata

Lungo ogni ferrovia corre una buona strada

Un nostro sommergibile, comandato dal tenente di vascello Erler Rino, ha colato a picco un cacciatorpediniere e silurato un piroscafo navigante in convoglio nel Mediterraneo centrale.

1016 7-3-XXI **Nel settore meridionale tunisino si sono svolte nella giornata di ieri azioni di carattere locale.**

L'aviazione ha validamente concorso, bombardando concentramenti di carri armati, postazioni di artiglierie e colonne di automezzi.

Nel corso di combattimenti aerei 5 « Spitfire » sono stati abbattuti e numerosi velivoli venivano distrutti al suolo in un aeroporto avversario.

1017 8-3-XXI **In Tunisia l'aviazione ha svolto intensa attività. Nostri cacciatori abbattevano in aspri duelli 12 aerei nemici; di questi, 11 precipitavano ad opera di una formazione del 16° gruppo comandato dal capitano Pagliari Giovanni da Parma.**

Altri 9 apparecchi sono stati distrutti dalla caccia germanica.

Aerei tedeschi hanno bombardato il porto di Tripoli, colpendo due mercantili con bombe di grosso calibro.

Durante la giornata un nostro velivolo è andato perduto.

1018 9-3-XXI **Azioni locali sul fronte tunisino. Cacciatori germanici hanno abbattuto 5 « Spitfire ».**

Nel Mediterraneo la caccia di scorta ad un convoglo ha respinto un attacco di velivoli nemici facendone precipitare 5 in mare.

Una incursione aerea è stata attuata questa notte su Palermo: danni non gravi a fabbricati civili, 3 morti e 5 feriti tra la popolazione.

1019 10-3-XXI **In Tunisia nulla da segnalare. Bombardieri germanici hanno attaccato il porto di Algeri colpendo le attrezzature portuali e danneggiando un piroscafo di medio tonnellaggio.**

Due velivoli della formazione che ieri notte sganciava bombe su Palermo sono stati abbattuti dal tiro della difesa contraerea di Porto Empedocle.

1020 11-3-XXI **Azioni di reparti esploranti nel settore tunisino. In duelli aerei la caccia tedesca abbatteva dodici apparecchi.**

Velivoli nemici hanno bombardato l'abitato di Gafsa causando numerosi morti tra la popolazione.

Un convoglio nemico è stato attaccato tra Bougie e Algeri da una formazione di aerosiluranti del 105° gruppo, al comando del capitano Mancini Urbano da Cesena (Forlì); un piroscafo da 15.000 tonnellate affondava; un altro mercantile, pure di grosso tonnellaggio, ed un carciatorpediniere venivano gravemente danneggiati.

Con tale nuovo successo l'aviazione italiana ha affondato dall'inizio della guerra un milione di tonnellate di naviglio nemico.

1021 12-3-XXI **In Tunisia puntate di mezzi corazzati nemici sono state respinte dal fuoco dell'artiglieria e dell'aviazione.**

Dieci velivoli risultano abbattuti: 4 dai cacciatori germanici, 4 dalle batterie contraeree e 2 da nostri carri armati.

Incursioni su località nei pressi di Tunisi causavano numerosi morti e feriti tra la popolazione.

Nel tardo pomeriggio di ieri nostre formazioni di aerosiluranti raggiungevano la rada di Bona, ove colpivano tre piroscafi alla fonda.

Nel Mediterraneo centrale la caccia tedesca di scorta ad un convoglio sventava un tentato attacco di bombardieri facendone precipitare due in mare.

Questa notte velivoli avversari hanno sganciato bombe su Palermo e dintorni: vengono segnalati 3 morti e 10 feriti, danni sensibili a fabbricati civili.

Dalle operazioni della giornata un nostro aereo non ha fatto ritorno. Un nostro sommergibile non è tornato alla base. Quasi tutto l'equipaggio è salvo.

1022 13-3-XXI **Sul fronte tunisino attività di pattuglie. Numerosi velivoli ed automezzi nemici sono stati distrutti su di un aeroporto nemico in una azione a volo radente.**

Incursioni aeree avversarie causavano 8 morti e 12 feriti a Susa (Tunisia), perdite in corso di accertamento a Tunisi, danni notevoli alle abitazioni delle due città. La caccia tedesca abbatteva nel cielo di Tunisi sei apparecchi.

Formazioni dell'aviazione germanica hanno agito la sera dell'11 contro un convoglio a nord di Bona colpendo gravemente tre piroscafi per complessive 24.000 tonnellate ed un cacciatorpediniere; un altro convoglio è stato attaccato questa notte presso Philippeville: due navi da circa 5000 tonnellate ciascuna venivano centrate con siluri.

Nell'azione compiuta dai nostri aerosiluranti entro la rada di Bona, citata dal bollettino di ieri, risulta colpito anche un grosso cacciatorpediniere.

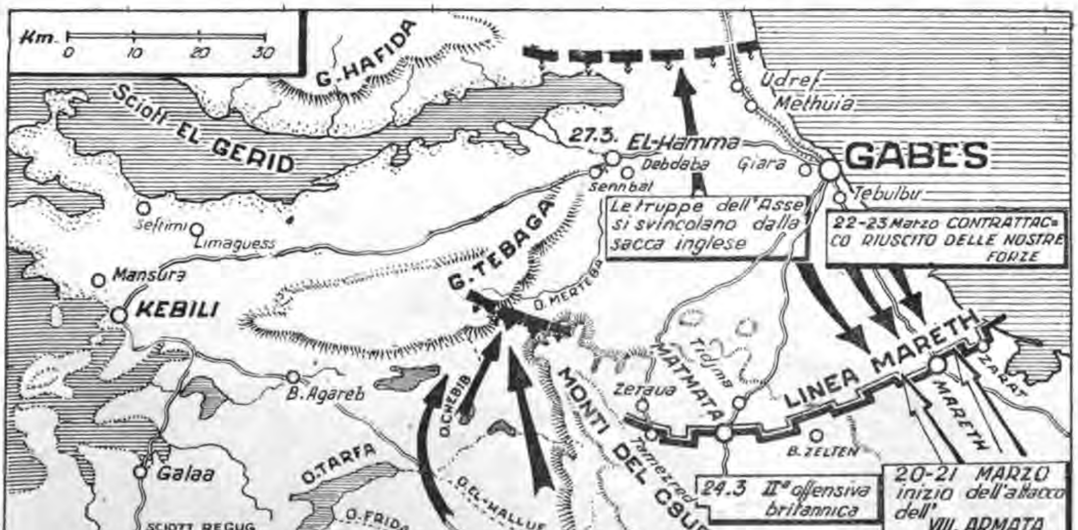
Uno dei plurimotori che la notte sul 12 avevano bombardato Palermo, raggiunto dal tiro dell'artiglieria della difesa, è precipitato in mare a sud-est di Torre Verdura (Agrigento).

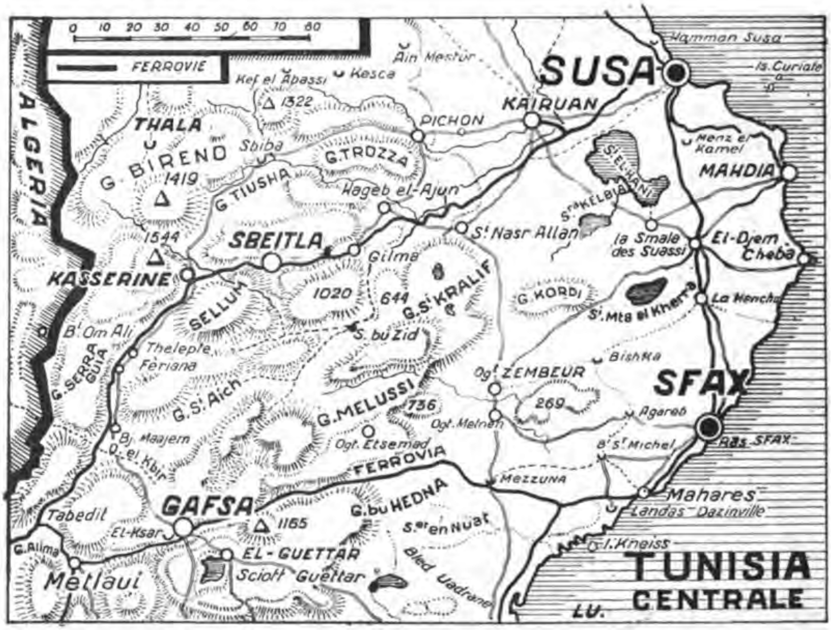
Due nostri velivoli non sono ritornati dalle loro missioni belliche.

1023 14-3-XXI **Normale attività in Tunisia. Una formazione nemica che tentava l'attacco ad un aeroporto nel settore meridionale del fronte veniva intercettata da cacciatori germanici che abbattevano 14 velivoli. Altri 5 apparecchi sono stati distrutti dalla caccia dell'Asse in duelli aerei.**

Bombardieri tedeschi hanno operato sul porto di Bona: un piroscafo risulta incendiato, qualche altro danneggiato.

Aeroplani avversari sganciavano ieri alcune bombe su Ragusa causando 13 feriti tra la popolazione e danni a fabbricati civili.





piroscafi da 5000 tonnellate, colpiti da siluri, colavano a picco; il terzo da 7000 tonnellate, si arrestava, fortemente sbandato.

Aerei nemici sganciavano ieri alcune bombe sulla periferia e nei dintorni di Napoli e nella provincia di Siracusa senza causare vittime; lievi danni a Noto. Un velivolo, colpito dalle artiglierie della difesa, è precipitato in mare a sud di Capo Passero.

1024 Il mal tempo ha limitato in Tunisia
15-3-XXI le operazioni terrestri ed aeree; un velivolo nemico è stato distrutto dal tiro delle artiglierie.

Sul canale di Sicilia cacciatori germanici abbattevano in combattimento un bimotore inglese.

Nostri aerosiluranti hanno attaccato nelle acque di Bona un convoglio, scortato da navi e da aerei, centrando con siluri un piroscafo di grosso tonnellaggio.

Nella notte sul 13 motosiluranti tedesche si sono scontrate al largo della costa tunisina, con un gruppo di cacciatorpediniere britannici due dei quali venivano affondati e altri due sicuramente colpiti senza alcuna perdita da parte germanica.

In Atlantico un nostro sommergibile, al comando del tenente di vascello Gianfranco Gazzana da Milano, colava a picco il transatlantico inglese « Empress of Canadà », di 23.500 tonnellate, carico di truppa.

Mas italiani in agguato sulle coste nord-orientali del Mar Nero, attaccavano un numeroso gruppo di motosiluranti e motovedette russe danneggiandone due e rientrando incolumi alla base.

Aerei nemici hanno sorvolato il territorio della provincia di Frosinone e la località di Pozzallo (Ragusa) provocando lievi danni; un morto fra la popolazione di Pozzallo.

1025 Sul fronte meridionale della Tunisia
16-3-XXI concentramenti nemici di truppe e di automezzi sono stati attaccati con visibili effetti da bombardieri in picchiata. Cacciatori germanici hanno abbattuto, in ripetuti scontri, due apparecchi avversari.

Nel comune di Piana degli Albanesi la sera del 12 è precipitato al suolo, incendiandosi uno degli aerei che avevano compiuto l'incursione su Palermo.

Dalle azioni degli ultimi giorni 3 nostri velivoli non sono ritornati.

1026 Intensificata attività delle opposte ar-
17-3-XXI tiglierie nel settore meridionale tunisino.

Velivoli germanici hanno bombardato il porto di Tripoli ed agito su di un aerodromo avversario nella Tunisia settentrionale distruggendo tre apparecchi al suolo.

Altri reparti aerei tedeschi attaccavano ieri un convoglio in navigazione ad ovest di Bengasi silurando due piroscafi di medio tonnellaggio; un terzo mercantile, colpito, si incendiava.

Nel Mediterraneo centrale una unità leggera, al comando del capitano di corvetta Ceccacci Alberto da Ancona, ha affondato un sommergibile.

Un altro sommergibile nemico è esploso urtando contro un nostro sbarramento di mine.

Con azione odierna i mezzi navali italiani antisommergibili hanno distrutto negli ultimi sei mesi 21 sommergibili avversari e ne hanno danneggiati in modo più o meno grave altri 15.

1027 Sul fronte tunisino, in azioni di ca-
18-3-XXI rattere locale, sono stati presi circa 100 prigionieri.

L'aviazione dell'Asse ha agito contro colonne di truppe e di automezzi e su postazioni di artiglieria.

In duelli aerei 5 apparecchi inglesi venivano abbattuti dalla caccia germanica.

Velivoli avversari isolati hanno sganciato qualche bomba e sparato raffiche di mitragliatrice su località e stazioni ferroviarie dell'Italia meridionale; sono segnalati 4 morti e 4 feriti a Metaponto e danni di lieve entità.

Un motoveliero con a bordo 4 ufficiali nemici è stato catturato nel Mediterraneo da un nostro mas.

1028 Nel Mediterraneo occidentale un con-
19-3-XXI voglio nemico, composto di tre piroscafi, veniva attaccato da una nostra formazione di aerosiluranti al comando del capitano Spezzaferri Mario da Torre Annunziata (Napoli): due

1029 Nel settore settentrio-
20-3-XXI nale del fronte tunisino, dopo aspri combattimenti durati più giorni nel corso dei quali il nemico subiva gravi perdite, un'importante posizione veniva conquistata dalle truppe dell'Asse. Nello sviluppo delle azioni il nemico lasciava nelle nostre mani 1600 prigionieri, 16 carri armati, 30 cannoni e 70 autocarri.

Il porto di Tripoli è stato questa notte efficacemente bombardato da aerei germanici: risultano incendiate tre navi alla fonda e colpite le attrezzature portuali.

Nostri mezzi navali hanno affondato nel Canale di Sicilia tre motosiluranti nemiche; alcuni naufraghi sono stati salvati.

Azioni di spezzonamento e mitragliamento effettuate contro due treni a Metaponto e Lascari (Palermo) causavano danni ad alcuni carri ferroviari e tre feriti.

Un nostro sommergibile attaccato in Atlantico da aeroplani avversari ne abbatteva due.

1030 Attacchi sferrati nei
21-3-XXI giorni scorsi dal nemico contro nostre posizioni nel settore meridionale tunisino sono stati respinti. La località di Gafsa occupata dalle truppe dell'Asse per le azioni dello scorso febbraio, è stata rioccupata da reparti nemici.

Le opposte aviazioni hanno svolto intensa attività: tre apparecchi nemici risultano abbattuti dalle artiglierie contraeree, 11 dalla caccia germanica.

Due nostri velivoli non sono ritornati alla base.

Una formazione di nostri aerosiluranti attaccava il porto di Bona colpendo 3 piroscafi di medio tonnellaggio; uno dei quali, di 7000 tonnellate affondava.

Il tentativo compiuto da bombardieri e aerosiluratori, di intercettare un nostro convoglio nel Mediterraneo, è stato sventato dalla caccia di scorta che faceva precipitare in mare un apparecchio.

Un sommergibile tedesco ha colato a picco, al largo di Derna, 2 piroscafi da 4000 tonnellate ciascuno naviganti in convoglio.

AUTOMEZZI NEMICI INCENDIATI SUL FRONTE TUNISINO

Velivoli avversari sganciavano questa notte bombe su Napoli colpendo fabbricati civili; accertati finora 7 feriti.

Alcune bombe lanciate su Pozzallo (Ragusa) da caccia britannici danneggiavano qualche caseggiato; cacciatori italo-germanici, prontamente intervenuti abbattevano tre velivoli.

1031 22-3-XXI In Tunisia, dopo intensa preparazione di artiglieria, il nemico ha iniziato ieri una violenta offensiva contro i settori centrale e meridionale del fronte. Aspri combattimenti sono in corso.

L'aviazione dell'Asse partecipa alla lotta battendo le retrovie avversarie e colonne in movimento.

La caccia germanica ha abbattuto cinque «Spitfire».

Nostri velivoli hanno bombardato le attrezzature portuali di Bona e di Bougie, provocando sensibili danni.

Questa notte una formazione di aerosiluranti del 105° gruppo comandata dal capitano Mancini Urbano da Cesena ha attaccato navi alla fonda nel porto di Algeri: un piroscafo da 10.000 tonnellate è stato affondato, uno di medio tonnellaggio incendiato, altri due risultano colpiti.

1032 23-3-XXI Nella giornata di ieri si sono svolti duri combattimenti nello scacchiere tunisino, in particolare sul fronte centrale e meridionale.

Concentramenti di mezzi corazzati avversari sono stati individuati e battuti dall'aviazione dell'Asse.

Dodici velivoli nemici sono stati distrutti da cacciatori tedeschi, altri tre sono precipitati in fiamme, colpiti dalle batterie della difesa.

Tre dei nostri velivoli non sono tornati alla base.

Nella notte sul 22 apparecchi nemici hanno gettato bombe su Napoli e dintorni senza causare vittime.

Ieri nel pomeriggio una ventina di quadrimotori americani hanno effettuato un'incursione su Palermo. Molti fabbricati urbani sono stati demoliti o danneggiati. Le vittime finora accertate, tra la popolazione civile salgono a 38 morti e 184 feriti. Il contegno della popolazione, esemplare.

Ad opera delle artiglierie contraeree e della caccia italo-germanica 5 quadrimotori nemici precipitavano in mare.

1033 24-3-XXI In Tunisia continuano aspri combattimenti nei settori centrale e meridionale.

Nel corso di un contrattacco sferrato dalle forze dell'Asse sono stati distrutti 40 carri armati nemici e presi 170 prigionieri. Nostri cacciatori abbattevano 2 «Spitfire»; altri 8 apparecchi avversari venivano abbattuti dalla caccia germanica.

I porti di Bona e di Philippeville sono stati bombardati da nostri aerei; un caccia nemico distrutto.

Su Messina una formazione di 30 bombardieri americani ha lanciato numerose bombe e spezzoni: accertati finora 10 morti e 32 feriti tra la popolazione. Gravi danni ad edifici pubblici ed a fabbricati privati.

Azioni di mitragliamento compiute su treni e località della Sicilia causavano 2 morti e 3 feriti tra i civili.

Un velivolo nemico è precipitato al suolo nella località di Manca, presso Gela (Caltanissetta).

1034 25-3-XXI **Sul fronte tunisino le truppe dell'Asse hanno validamente respinto ulteriori attacchi nemici.**

Intensa è stata l'attività dell'aviazione: bombardieri in picchiata hanno agito, con visibili effetti, contro postazioni di artiglierie e su concentramenti di carri armati avversari; in ripetuti scontri la caccia germanica ha abbattuto 11 velivoli.

Quadrimotori americani hanno sganciato numerose bombe nella zona di Biserta: sensibili i danni, in via di accertamento le vittime.

Incursioni aeree su Messina e su Catania danneggiavano alcuni edifici civili e causavano 11 morti e 13 feriti tra la popolazione.

Le batterie della difesa di Messina abbattevano due plurimotori.

1035 26-3-XXI **In Tunisia rinnovati attacchi nemici sono stati respinti.**

Le perdite inflitte all'avversario sono salite a 294 prigionieri, 65 carri armati, 16 cannoni.

Poderose formazioni dell'aviazione dell'Asse hanno ripetutamente bombardato ammassamenti di autocarri e di mezzi corazzati: 20 carri armati risultano distrutti.

In combattimenti 9 velivoli venivano abbattuti da cacciatori italiani e germanici; altri tre apparecchi precipitavano in mare, nelle acque tunisine, colpiti dal tiro di nostre unità navali e dalla caccia di scorta ad un convoglio.

Due nostri aerei non sono ritornati alla base.

Aeroplani avversari hanno mitragliato treni e stazioni in Calabria e in Sicilia; vengono segnalati tre morti e tredici feriti.

Velivoli nemici hanno mitragliato questa notte le stazioni ferroviarie di Cisterna, Sezze, Campoleone, Littoria. Nessuna vittima.

Un aerosilurante inglese, centrato dalle artiglierie della difesa di Trapani, cadeva presso Paceco: l'equipaggio, composto di sei persone, è stato catturato.

1036 27-3-XXI Nei settori centrale e meridionale del fronte tunisino continua la battaglia.

L'aviazione dell'Asse coopera intensamente con le unità terrestri, battendo le retrovie avversarie e concentramenti di mezzi.

In duelli aerei sei apparecchi venivano abbattuti dai cacciatori germanici.

Velivoli tedeschi attaccavano un convoglio nelle acque algerine colpendo tre piroscafi e bombardavano i depositi e le attrezzature del porto di Algeri.

Una formazione di quadrimotori nemici, diretta su Cagliari; è stata intercettata dalla caccia e costretta ad invertire la rotta.

Nel cielo di Palermo un ricognitore britannico colpito dal tiro delle artiglierie contraeree, precipitava in mare a nord di Mondello.

1037 28-3-XXI **Sul fronte tunisino dove il nemico ha impegnato nuove ingenti forze, continuano aspri combattimenti, saldamente sostenuti dalle truppe dell'Asse. Tre aerei sono stati abbattuti dai cacciatori germanici.**

Al largo delle coste algerine formazioni di aerosiluranti, comandate dal capitano Mancini Urbano da Cesena e dai tenenti Mura Battista da Cagliari e Bertuzzi Irnerio da Rimini attaccavano nella mattinata di ieri un grosso convoglio nemico. Nonostante la violenta reazione nemica, tre piroscafi da 15.000, 10.000 e 7000 tonnellate, venivano affondati; un altro s'incendiava.

Nella stessa giornata velivoli tedeschi agivano contro un convoglio avversario nel Mediterraneo occidentale e colpivano con siluri 4 piroscafi di medio tonnellaggio, uno dei quali colava a picco.

Nostri velivoli hanno bombardato i depositi di petroli in Tripoli di Siria.

Nelle operazioni degli ultimi giorni 5 nostri apparecchi sono mancanti.

Aeroplani nemici hanno spezzonato e mitragliato la località di Pozzallo (Ragusa).

Un bimotore britannico precipitava nei pressi di Sciacca: l'equipaggio di 6 persone è stato fatto prigioniero. Altri 6 aviatori costituenti il personale di un aereo britannico, precipitato in mare, venivano catturati a sud di Capri.

1038 29-3-XXI Nel settore meridionale del fronte tunisino nostri violenti contrattacchi, appoggiati da mezzi corazzati hanno duramente ostacolato l'azione avversaria.

Sotto la pressione di preponderanti forze nemiche alcuni caposaldi sono stati sgombrati.

Velivoli italiani e germanici, intervenivano nella lotta: in duelli aerei cacciatori tedeschi abbattevano due apparecchi.

1039 30-3-XXI Il nemico ha lanciato nella battaglia sul fronte tunisino nuove ingenti forze corazzate e di fanteria, validamente contrastate e contrattaccate dalle truppe dell'Asse.

Sventando tentativi di accerchiamento del nemico, nuove posizioni sono state occupate secondo i piani prestabiliti.

L'aviazione ha battuto colonne di automezzi e di carri armati nemici in movimento verso le linee avanzate; sei apparecchi sono stati distrutti dalla caccia germanica ed un altro è precipitato colpito dal tiro delle batterie controaeree.

Velivoli tedeschi hanno intercettato nelle acque di Philippeville un convoglio scortato, colpendo con siluri due piroscafi da 5000 tonnellate ciascuno.

Un bimotore americano è caduto in fiamme nel comune di Giarratana (Ragusa).

Un nostro sommergibile al comando del tenente di vascello Gianfranco Gazzana ha affondato in Atlantico un piroscafo di 7000 tonnellate.

1040 31-3-XXI Il nemico ha mantenuto ieri la sua pressione sul fronte tunisino sferrando nuovi violenti attacchi ai quali le truppe dell'Asse hanno opposto, in stretta collaborazione con l'arma aerea, tenace resistenza.

Una formazione di nostri cacciatori, al comando del capitano Tunioli Giorgio da Roma, affrontava un poderoso gruppo di caccia avversari e ne abbatteva quattro; altri sei velivoli nemici venivano distrutti dalle artiglierie contraeree e dalla caccia italo-germanica. Apparecchi americani hanno sganciato alcune bombe e sparato raffiche di mitragliatrice su Crotone (Catanzaro) causando un morto e 5 feriti.

1041 1-4-XXI In Tunisia continuano i combattimenti, particolarmente aspri nei settori settentrionale e centrale del fronte; nel corso di nostri contrattacchi sono stati presi 172 prigionieri, distrutti alcuni cannoni e mezzi blindati.

Nel fronte meridionale, in seguito a movimenti **per un raccorciamento del fronte, sono state sgombrate Gabes ed El Hamma.**

Bombardieri in picchiata hanno operato su batterie e concentramenti di carri armati nemici danneggiandone un buon numero; in duelli aerei 11 apparecchi venivano abbattuti da cacciatori germanici.

Nel Mediterraneo, durante l'attacco ad un nostro convoglio tre velivoli avversari precipitavano in mare colpiti dal tiro della scorta.

Una grossa formazione di plurimotori ha sganciato bombe e spezzoni su Cagliari e dintorni causando tra la popolazione 60 morti e 62 feriti finora accertati e danni gravi a fabbricati. La nostra caccia impegnava in violenti scontri la formazione avversaria abbattendo tre quadrimotori. Un nostro aereo non ha fatto ritorno alla base.

1042 2-4-XXI **Puntate nemiche sono state respinte nel settore centrale del fronte tunisino.**

Formazioni aeree dell'Asse hanno battuto in successive azioni colonne di automezzi e di

truppe ed attaccato gli impianti portuali di Bona. La caccia tedesca abbatteva in combattimento nove apparecchi, cinque altri venivano distrutti dalle artiglierie della difesa di Sfax.

Velivoli avversari lanciavano questa notte alcune bombe di piccolo calibro su Messina e Villa San Giovanni causando alcuni feriti. Qualche bomba veniva sganciata anche su Catania ove non si lamentano vittime. Le batterie contraeree di Catania colpivano un apparecchio che precipitava in mare.

1043 3-4-XXI L'attività combattiva è stata ieri meno intensa in Tunisia, con riusciti attacchi locali abbiamo migliorato le nostre posizioni in taluni tratti del fronte e preso prigionieri.

L'aviazione dell'Asse ha bombardato concentramenti di automezzi e postazioni di artiglierie e distrutto in combattimento 2 « Spitfire »; due altri apparecchi nemici precipitavano colpiti dal tiro di batterie contraeree.

Velivoli germanici hanno attaccato un convoglio nel Mediterraneo occidentale silurando due mercantili dei quali uno da 8000 tonnellate.

Una formazione aerea avversaria tentava nel pomeriggio di ieri di effettuare un'incursione su Napoli, ma non riusciva nell'intento grazie al pronto intervento della nostra caccia che abbatteva 2 quadrimotori. Alcune bombe lanciate su località della Sicilia e nella provincia di Salerno causavano qualche ferito.

Dalle operazioni degli ultimi giorni due nostri aerei non hanno fatto ritorno.

1044 4-4-XXI Lungo tu'to il fronte tunisino moderata attività operativa: nel settore settentrionale le nostre artiglierie hanno battuto, con efficaci concentramenti di fuoco, carri armati e automezzi nemici.

Aeroporti avversari della Tunisia meridionale sono stati attaccati con azione notturna da nostri bombardieri. Quattro velivoli venivano abbattuti da cacciatori germanici.

Nel Mediterraneo orientale nostri aerosiluranti in ricognizione offensiva colavano a picco una petroliera da 4000 tonnellate navigante in convoglio scortato.

1045 5-4-XXI In Tunisia attività di artiglierie e di nuclei esploranti; formazioni aeree italiane e germaniche hanno bombardato le attrezzature portuali di Bona e attaccato a più riprese le retrovie nemiche incendiando alcune decine di automezzi.

Dodici velivoli avversari risultano distrutti nella giornata; 8 in combattimento, 4 ad opera delle batterie contraeree.

Al largo della rada di Bougie aerei tedeschi colpivano con siluro un mercantile da 8000 tonnellate.

Napoli, Siracusa, Palermo e Carloforte sono state ieri obbiettivo di incursioni nemiche che nelle prime due città causavano danni di notevole entità ad edifici pubblici e privati.

Si deplorano 221 morti e 387 feriti a Napoli, 4 morti e 20 feriti a Siracusa, 12 morti e 30 feriti a Carloforte.

Due apparecchi avversari sono stati abbattuti nel cielo di Napoli; due dei bombardieri partecipanti all'azione su Carloforte venivano fatti precipitare in mare presso Mercureddu dalle artiglierie contraeree.

Un nostro sommergibile operante in Atlantico, al comando del tenente di vascello Rossetti Mario da Imperia ha affondato il piroscafo greco « Granicos » di 3000 tonnellate che aveva un carico di piriti destinate all'Inghilterra ed il piroscafo inglese « Celtic Star » di 3000 tonnellate.

NOTE

del generale di C. d'A. ILIO JORI

1° marzo - 5 aprile 1943

Nelle precedenti « note » circa la situazione creatasi alla fine del febbraio u. s. in Tunisia, rilevammo che essa rappresentava un reale rovesciamento di quella che gli anglo-americani avevano raggiunta in un primo tempo e che progettavano di sviluppare ulteriormente ai danni nostri.

Infatti dallo sbarco dei nemici nel nord Africa ex francese avvenuto l'8 novembre 1942 e dalle successive operazioni che portarono le loro truppe sino a Tebourba, cioè a circa 30 chilometri da Tunisi ed a circa 75 da Biserta, la situazione assai favorevole degli anglo-americani venne d'improvviso ad essere compromessa dallo sbarco il 16 novembre delle truppe dell'Asse a Tunisi, dalla occupazione loro il 15 dicembre di Tebourba e dalle successive operazioni che, allargando progressivamente verso ovest la loro offensiva, raggiunsero a fine febbraio u. s. all'incirca la linea di confine con l'Algeria e a sud l'allineamento del Mareth.

L'evidente rovesciamento della situazione, che a fine febbraio appariva assai pregiudicata per gli anglo-americani e che suscitava acerbe critiche e proteste da parte di Londra e Washington a carico del comando non solo per non avere concluso alcunchè di positivo dopo quattro mesi dallo sbarco, ma per avere anzi creata una situazione favorevole all'Asse, deve avere indotto il comando anglo-americano a decidere la grande offensiva iniziata il 20 marzo.

È questo l'avvenimento che predomina nella cronaca delle operazioni del mese di marzo nel settore tunisino e che assume notevole importanza nel quadro generale della guerra. Da parte degli anglo-americani questa offensiva costituisce il primo numero del vasto programma che, prevedendo con la conquista della Tunisia la occupazione di tutta l'Africa settentrionale dall'Algeria a Suez ed oltre verso oriente e garantendo in tal modo una maggiore libertà di navigazione nel Mediterraneo, avrebbe assicurato loro la costituzione di una estesa base per lo sviluppo di una ulteriore offensiva contro il continente europeo e cioè di quel secondo fronte tanto inutilmente invocato dalla Russia.

Ma questo primo numero del programma non si è svolto con quel ritmo accelerato che Londra e Washington davano come sicuro svalutando, come al solito, l'efficienza delle forze armate dell'Asse, nè ha raggiunto quegli obiettivi che i nemici si ripromettevano.

Riassumiamo gli avvenimenti così come vennero prospettati dai bollettini dell'Asse.

Nella previsione da parte del comando italo-germanico di un prossimo attacco nemico contro il fronte meridionale dedotta dalla constatata attività della 8ª armata inglese manifestatasi con ammassamenti a tergo delle prime linee, e con intensi movimenti di colonne nelle retrovie, ecc. le truppe dell'Asse schierate nel settore nord scattarono in offensiva impegnando il nemico in aspri combattimenti allo scopo di prevenire attacchi contemporanei nei due settori nord e sud e di scompaginare

TRUPPE ITALIANE AVIOTRASPORTATE OLTREMARE

ARRIVO DI UN CONVOGLIO AEREO IN TUNISIA

in tal modo il suo piano operativo. I combattimenti durarono aspri per più giorni e il nemico perdeva 1600 prigionieri, 16 carri armati, 30 cannoni e 70 autocarri e doveva abbandonare la importante posizione di Gebel Aviod.

Nel frattempo, nel settore meridionale, l'8 Armata del generale Montgoméry iniziava il 20 con estrema violenza l'attacco alla linea del Mareth validamente contenuto e infranto dalla tenace resistenza e capacità manovriera dell'Armata del generale Messe. E fu soltanto verso la fine di marzo che l'intervento nella battaglia di nuove ingenti forze corazzate e di fanteria nemiche e la forte pressione minacciante un aggiramento del nostro schieramento indusse il comando dell'Asse a decidere l'arretramento su nuove posizioni già determinate secondo un prestabilito piano. Vennero quindi sgomberate el Hamma e Gabès.

Contro il nuovo schieramento fissato provvisoriamente a nord del margine settentrionale della zona degli Sciott e di Gabès, il nemico continuò i violenti attacchi sempre respinti dai nostri la cui resistenza tenace ed i contrattacchi inflissero al nemico un logoramento di uomini e di armi tanto rilevante da giustificare il rallentamento della sua combattività offensiva iniziatasi verso il 2 aprile come appare dai bollettini ufficiali e che perdurava alla data di chiusura di queste « Note ».

Nel corso dell'offensiva nel settore meridionale anche negli altri settori il nemico ha impegnato le forze dell'Asse in durissimi attacchi con il chiaro intendimento di impedire nostri spostamenti verso il settore meridionale e nel contempo di migliorare le sue posizioni.

Per quanto riguarda il settore centrale la 5ª armata americana tendeva sicuramente a sfondare lo schieramento dell'Asse separando le forze del nord da quelle del sud. Nel settore settentrionale il nemico mirava a rioccupare le posizioni che aveva perdute all'inizio dell'offensiva sua. Ma anche questi sforzi nei due settori nord e del centro non conseguirono alcun concreto risultato.

In conclusione la grande offensiva angloamericana, che secondo i piani di Londra e di Washington doveva ricacciarci dalla Tunisia con un rapido annientamento delle forze dell'Asse colà dislocate, può dirsi fallito nella sua prima fase che ha dominato su gli eventi bellici nella 3ª decade del mese di marzo, giacchè, tranne qualche modifica nello schieramento delle armate italo-germaniche, la situazione può considerarsi invariata nelle sue linee generali.

L'efficienza delle armate dell'Asse si mantiene vigorosa, pronta ai nuovi cimenti soprattutto negli spiriti con la piena consapevolezza della estrema importanza di mantenere ad ogni costo il possesso di quel bastione lanciato dall'Asse sul continente africano pur non dovendosi disconoscere che le forze materiali e numeriche del nemico sono talmente superiori da rendere tale còmpito estremamente duro.

(I nuovi cimenti non hanno tardato a manifestarsi con l'accendersi nuovamente della battaglia su ampio fronte nel settore meridionale ove il nemico, preceduto da violenta preparazione d'artiglieria, ha attaccato il 7 aprile con largo impiego di mezzi corazzati. Così notifica il bollettino del nostro Comando supremo n. 1047 pubblicato l'8 aprile. Con ferma fiducia attenderemo l'esito di questa ripresa le cui vicende commenteremo nelle prossime « Note »).

Poderosa e instancabile come sempre la cooperazione diretta e indiretta nella battaglia terrestre delle *aviazioni* e *delle marine da guerra dell'Asse.*

Con azione diretta colpendo e abbattendo aerei nemici, bombardando, mitragliando e spezzonando truppe operanti sui campi di battaglia, colonne in marcia verso le prime linee, ammassamenti e colonne di rifornimento; con azione indiretta bombardando aerodromi, impianti portuali, navi alla fonda o in convogli, proteggendo convogli dell'Asse in navigazione.

Sono continuati in questo periodo i bombardamenti di porti algerini ed è stato ripetuto da aerei italiani l'attacco a depositi di petrolio in Tripoli di Siria.

Tanto le aviazioni quanto le formazioni navali dell'Asse vennero impiegate isolatamente o insieme, ciascuna con còmpiti bene definiti impegnandosi tutte fino all'estremo di ogni possibilità per conseguire gli obiettivi assegnati.

L'abbattimento in scontri aerei e la distruzione al suolo di apparecchi nemici

NOSTRA POSTAZIONE DI ARTIGLIERIA SULLE ALTURE TUNISINE

raggiunge nel periodo dal 1° marzo al 5 aprile il numero di 358 con un massimo di 30 nella sola giornata del 5 aprile (bollettino 1046).

Negli attacchi aerei e navali italo-germanici contro naviglio nemico alla fonda o in convogli vennero inflitte — in totale — alla marina da guerra e mercantile nemiche le seguenti perdite:

Affondate: 32 mercantili; 4 cacciatorpediniere; 4 sommergibili; 4 motosiluranti.

Danneggiate: 47 mercantili; 7 cacciatorpediniere; 1 sommergibile.

Di particolare rilievo:

gli affondamenti nell'Atlantico meridionale, da parte di sommergibili italiani, di un transatlantico di 25 mila tonnellate, di una motonave di 10 mila, di 3 piroscafi di cui uno di 7 mila;

l'affondamento nel Mediterraneo e nel porto di Algeri, da parte di aerosiluranti italiani, di un piroscafo da 15 mila tonnellate, di uno da 10 mila e il siluramento di altri 2 piroscafi;

il siluramento, da parte di aerei germanici, di 5 piroscafi e 1 cacciatorpediniere nelle acque di Bona e di Philippeville e l'affondamento per opera di sommergibili germanici nell'Atlantico, di 15 navi da carico — per un totale di 73 mila tonnellate — facenti parte di un convoglio in rotta verso Gibilterra.

Il "Tigre"

Il nuovo carro armato tedesco, chiamato «Tigre» che ha già fatto brillanti prove nelle controffensive sul fronte orientale ed in Tunisia è descritto dalla rivista *Dic Wehrmacht*. Il «Tigre» al quale in questo momento anglo-americani e bolscevichi non possono contrapporre nulla di equivalente è il prodotto scientifico dell'abbondante esperienza fatta nelle battaglie di carri nell'est, non soltanto nell'orto quotidiano ma anche nella permanente gara di superamento tra i progressi tecnici realizzati nella fabbricazione dei mezzi corazzati e quelli non meno importanti ottenuti nella produzione dei mezzi anticarro.

L'esperienza ha insegnato tra l'altro a rinunciare ormai all'impiego di piccole blindate che possono essere messe troppo facilmente fuori combattimento. È noto che i carri pesanti sovietici di tipo *KW 1*, *KW 2* e *T 34*, impiegati in massa hanno creato certe difficoltà per la difesa tedesca. Appunto per superare tali difficoltà è stato studiato e realizzato per l'Esercito germanico un nuovo modello capace di tenere testa vittoriosamente a tutti quelli esistenti in campo nemico. Il problema non era semplice, anche perchè, in tempo di pace, la costruzione di un nuovo tipo di carro armato, dal primo abbozzo all'inizio della fabbricazione in serie, richiedeva un lavoro di circa tre anni. Gli ingegneri tedeschi, diretti dall'Ufficio armamenti dell'Esercito, sono riusciti a ridurre al minimo questo periodo di studi e di elaborazione.

Il «Tigre» è lungo più di 7 metri e largo più di 3, ma, a dispetto di tali maestose proporzioni, presenta una forma quasi snella, resa caratteristica dalla lunga proboscide del suo grosso cannone anteriore. È governato non per mezzo delle solite leve che fanno da perno ai cingoli, ma da un volante come una automobile. La torretta di tiro può essere girata in tutti i sensi con la massima celerità. Il raggio di azione supera i cento chilometri.

Il «Tigre» può portare con sè molte più munizioni e molta più benzina che ogni altro carro finora conosciuto: tre serbatoi di benzina, per un totale di seicento litri, non vi causano alcun ingombro. Anzi, l'interno è spazioso e la stessa pesautezza del carro gli conferisce la stabilità propizia a un tiro esatto e sicuro. L'equipaggio vi è talmente protetto, che finora, pur dopo molti impieghi, non si sono avute perdite di sorta, nè di morti nè di feriti.

Il «Tigre» non viene usato abitualmente come unità isolata, ma è sempre accompagnato da altre blindate e da formazioni di granatieri che assicurano la sua protezione sui fianchi. Alla sua grande potenza d'urto fa riscontro una eccezionale resistenza all'azione delle armi nemiche: nè i proiettili dei cannoni anticarro sovietici, nè le granate da 105 mm. hanno potuto finora perforare le sue corazze.

Anche cingoli e fondo sono pure abbastanza solidi per offrire una relativa sicurezza contro l'effetto della esplosione di mine. Così di recente un corrispondente di guerra poteva raccontare di aver veduto in Tunisia una coppia di «Tigre» aprire deliberatamente con i propri cingoli un varco in un campo minato nemico.

LA CAMPAGNA DI RUSSIA

di * *

LE OPERAZIONI DAL 1° MARZO AL 5 APRILE

Nel precedente studio (1) abbiamo descritto sommariamente le varie fasi della grande offensiva sovietica sviluppatasi dalla fine di novembre 1942 a tutto febbraio 1943 e l'inizio della battaglia di arresto ingaggiata dal Comando germanico nella terza decade di febbraio tra Nipro e Donez. Dal 1° marzo in poi la lotta sul fronte orientale è stata caratterizzata dal progressivo affermarsi della contromanovra tedesca e dal graduale spostamento dello sforzo sovietico verso i settori centrale e settentrionale col triplice intento, una volta travolte le linee avversarie, di dilagare verso le province baltiche, costringere i germanici ad abbandonare l'investimento di Pietrogrado e creare nel contempo una pericolosa minaccia contro il fianco sinistro tedesco operante offensivamente più a sud nella regione di Carcov.

È da notare che la contromanovra dell'Asse aveva colto di sorpresa il Comando sovietico determinando l'arresto dell'avanzata verso occidente.

La battaglia di arresto germanica, infatti, si iniziava improvvisamente quando il Comando sovietico, dopo la riconquista di un vasto territorio, aveva fallacemente interpretato la reale situazione che si era determinata sul quel fronte; infatti non apprezzando nei suoi giusti effetti la condotta strategica seguìta dal Comando germanico, aveva ritenuto che le forze antibolsceviche non fossero più in grado di opporre una efficace resistenza e che fosse giunto il momento per sferrare una azione a fondo, foriera di risultati decisivi. Esso aveva perciò lanciato decisamente il gruppo delle Armate Popof, costituenti l'ala destra marciante del fronte d'attacco, verso la linea Dniepropetrowsk-Mariupol per aggirare l'importante e vasta regione del basso Donez e isolare così tutto il settore meridionale dello schieramento germanico.

La situazione era invece diversa: il Comando germanico nel corso delle complesse operazioni che si erano sviluppate dalla fine di novembre, non aveva mai perduto il controllo delle operazioni stesse e di fronte alla superiorità nemica aveva adottato una difesa elastica e temporeggiatrice che pur costringendolo ad abbandonare vasti territori gli aveva permesso di logorare le forze nemiche riducendo ad un minimo le proprie perdite, per diminuire lo squilibrio iniziale, in attesa del momento opportuno per passare alla controffensiva. Ed infatti i successivi ripiegamenti venivano protetti da forti retroguardie che impegnavano l'avversario in aspri combattimenti infiggendogli perdite sanguinose, non completamente rimpiazzate con l'afflusso di nuove riserve.

Il problema di alimentare la lunga battaglia doveva esser divenuto sempre più assillante per il Comando sovietico man mano che il fronte si andava spostando verso occidente e sempre nuovi vuoti si aprivano tra le file dei suoi combattenti; quando a queste difficoltà si assommarono quelle prodotte dall'incipiente disgelo rendendo più difficili i movimenti delle sue unità corazzate e motorizzate e il regolare funzionamento dei servizi logistici già complicato dall'allungamento delle linee di comunicazione, e si aggiunse l'occasione offerta dalla troppo audace avanzata del gruppo Armate Popof, il Comando germanico ritenne giunto il momento atteso per la riscossa. Annientata con improvvisa, irresistibile azione una prima colonna sovietica che puntava verso Mariupol, le forze germaniche attaccavano violentemente il grosso delle Armate Popof dirette verso Dniepropetrowsk, costringendole a ripiegare verso oriente, ne insaccavano poi gran parte nella regione a sud di Carcov, costringendo i superstiti a ripassare sulla sinistra del medio Donez.

Il 28 febbraio i tedeschi occupavano Kramatoskaja e Losovaja, il 3 marzo Slaviansk, il 4 Lisiciansk. Il 5 marzo, mentre il fronte di attacco germanico si estendeva verso nord investendo la regione ad occidente di Carcov, venivano ultimate le operazioni di annientamento delle forze nemiche accerchiate nei giorni precedenti a sud di detta città: venivano così distrutti il 12° e 15° Corpo corazzato, un Corpo di cavalleria e tre divisioni di fanteria con la cattura di 225 cannoni, 61 carri

(1) Fascicolo febbraio-marzo 1943-XXI di *Nazione Militare*.

●●● *Dopo l'offensiva russa.* ✚✚✚ *Dopo la contromanovra tedesca.*

armati e 1000 automezzi. Il contrattacco si sviluppava vittorioso nei giorni successivi vincendo la tenace resistenza dei sovietici sebbene questi avessero fatto intervenire nella lotta riserve fresche. Contemporanee azioni di alleggerimento sferrate dai rossi contro il fronte del Mius venivano respinte. Successivamente mentre il fronte di attacco subiva un ulteriore allargamento a nord di Carcov verso Bjelgorod, venivano riconquistate Walki e Ljubotin l'8 marzo, Bogoduchow, Achtyrka e Graivoron il 12, Borrissowka il 13 e il 14 veniva completata la riconquista di Carcov.

Alla metà di marzo pur continuando l'avanzata ad oriente di quest'ultima città, l'offensiva tedesca si prolungava sulla sinistra fino a nord-ovest di Kursk dimodochè il fronte di attacco si estendeva a quella data da Slaviansk a Kursk. Il 17 marzo veniva riconquistata Bjelgorod

Il successo dell'azione germanica fino a tutta la seconda decade di marzo è dato non solo dalla vastità del territorio riconquistato ma anche dalla entità delle perdite inflitte all'avversario in questo solo settore: 50.000 morti, 19.544 prigionieri, 3777 cannoni, 1410 carri armati, 3045 armi pesanti da fanteria, 1846 automezzi.

Come già abbiamo detto in principio, il Comando sovietico rispondeva alla contromanovra germanica intensificando la pressione nelle regioni di Kursk e di Orel e nei settori centrale e settentrionale verso i quali faceva affluire forti masse di riserve fresche. Nella regione di Kursk ogni iniziativa dei rossi era neutralizzata dagli sviluppi della controffensiva tedesca sopra ricordata; nella regione di Orel i sovietici tentavano sviluppare le operazioni iniziate alla fine di gennaio, ma senza poter conseguire nessun risultato concreto; nella seconda quindicina del mese i combattimenti in questa zona andavano diminuendo di intensità. Le perdite subìte dall'avversario in questo periodo intorno ad Orel ammontavano a oltre 150.000 morti, 10.594 prigionieri, 1061 carri armati, 485 cannoni e innumerevoli altre armi di ogni tipo.

Nel settore centrale dove le linee difensive antibolsceviche formavano da Vjasma a Rscev un vasto saliente verso oriente, il Comando germanico dopo aver respinto gli attacchi avversaria, decideva di procedere ad una rettifica del fronte sgombrando il 2 marzo Rscev, il 6 Gshatsk, il 9 Belji e l'11 Vjasma; tutti i difficili movimenti di ripiegamento si effettuavano ordinatamente senza alcun disturbo da parte dei rossi, previa distruzione degli impianti bellici e il ritiro dei materiali.

Il 20 un successo di notevole importanza veniva conseguito dai tedeschi con la conquista di Scvesck, che ristabiliva la saldatura del fronte di Kursk con quello di Orel, eliminando due larghe infiltrazioni sovietiche che incuneatesi profondamente nelle linee germaniche costituivano una grave minaccia contro il fianco sinistro delle unità operanti più a sud. Notevoli progressi venivano pure conseguiti nei giorni successivi ad ovest e nord-ovest di Kursk.

Anche nel settore settentrionale dopo il volontario sgombro del caposaldo di Demjansk a sud-est del lago di Ilmen avvenuto ai primi del mese, la pressione nemica si era sviluppata intensissima nei giorni successivi ai due lati di Staraja Russa ma senza alcun risultato; l'offensiva dei rossi dopo una breve sosta dal 10 al 14 riprendeva poi ancora più violenta e continuava ancora per tutta la seconda decade di marzo, validamente contenuta dalla tenace difesa.

Contemporaneamente offensive sovietiche a sud del Ladoga venivano respinte.

All'estremo meridionale del fronte e cioè nella regione precaucasica, la 58ª Armata sovietica aveva sferrato il 4 marzo una poderosa offensiva con l'intento di aggirare il fianco settentrionale delle posizioni germaniche lungo il basso Kuban ma era stata respinta da un pronto contrattacco, dopo aver perduto due intere divisioni, 600 cannoni e 250 tra lanciafiamme e mitragliatrici. Il 10 un successivo attacco contro la testa di ponte del Kuban subiva eguale sorte.

Dal 20 marzo al 5 aprile, mentre nel settori meridionale e centrale la lotta si limitava ad azioni locali, l'offensiva sovietica continuava ancora ai due estremi del lungo fronte, con ripetuti, violenti attacchi delle regioni a sud dei laghi Ilmen e La doga e contro la testa di ponte del Kuban nel Caucaso. In quest'ultima regione il periodo del disgelo è di brevissima durata ed era perciò prevedibile che il Comando sovietico avrebbe approfittato delle migliorate condizioni del terreno per tentare di ricacciare in mare le forze dell'Asse prima che queste, rafforzate e riorganizzate dopo gli aspri combattimenti invernali, potessero riprendere l'iniziativa. Malgrado l'impiego di forti masse di fanteria appoggiate da unità corazzate, tutti gli attacchi dei rossi, diretti dapprima contro il fianco settentrionale della testa di ponte e poi anche contro quello orientale, venivano sanguinosamente respinti. Uguale sorte subivano i tentativi nell'estremo settentrione ove il perdurare della rigida temperatura consentiva ancora possibilità di azione.

La grande offensiva invernale rossa poteva considerarsi ormai esaurita all'inizio della terza decade di marzo. La situazione a questa data risultava schematicamente la seguente:

nel settore del Kuban i germanici conservavano saldamente, malgrado i ripetuti tentativi avversari, la testa di ponte precaucasica;

nel settore meridionale da Taganrog sul mar d'Azof fino a Bjelgorod dove il fronte si era ormai stabilizzato lungo il Mius e lungo il corso del medio e alto Donez — linea raggiunta in seguito al vittorioso contrattacco tedesco — non si registravano più che combattimenti locali senza alcuna importanza strategica. Più a nord, invece, continuava ancora la controffensiva dell'Asse particolarmente nella regione di Kursk; qui l'aviazione segnalava intenso movimento nelle retrovie avversarie, sintomo delle intenzioni del Comando sovietico di voler ad ogni costo resistere alla pressione germanica facendo affluire nuove riserve;

nel settore centrale dopo l'esaurimento dell'offensiva dei rossi nella zona di Orel e l'eliminazione del saliente di Vjasma, la situazione si era stabilizzata;

nel settore settentrionale proseguivano invece i vani violenti attacchi sovietici a sud del lago Ilmen e a sud del lago Ladoga. L'obiettivo principale a cui mirava il Comando avversario in questa ultima zona, lo sbloccamento cioè di Leningrad, non era stato raggiunto malgrado la grande quantità di forze lanciate senza risparmio all'attacco.

È evidente che il Comando sovietico con l'offensiva invernale del 1942-43 non si era prefisso il solo obiettivo di logorare

UNO SBARCO FALLITO – CARRI ARMATI RUSSI IMBARCATI SU ZATTERE E DISTRUTTI DAI TEDESCHI DINANZI A NOVOROSSISK

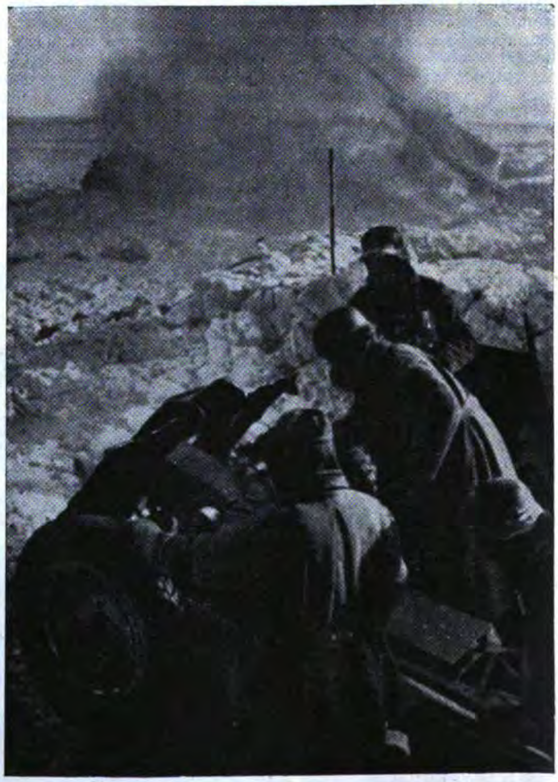
si avvicinano al milione e mezzo di uomini, a 11.988 carri armati e 3763 aerei. Nello stesso periodo le perdite tedesche sono state notevolmente inferiori; secondo quanto ha detto il Führer nel suo ultimo discorso i caduti dall'inizio della guerra si elevavano al 2 marzo 1943 a 542.000; se da questi si tolgono i 350.000 morti avuti fino al 9 novembre 1942 si ha che i caduti tedeschi nei 4 mesi dell'offensiva sovietica sono stati 192.000.

Nessuna nazione per quanto popolata e ricca di risorse di ogni genere può resistere lungamente a falcidie così gravi come quelle subite fino ad ora dalla Russia; esse secondo dichiarazioni di un generale sovietico prigioniero ammonterebbero dall'inizio della guerra a 20 milioni di uomini fra morti, feriti e dispersi.

Dall'esame sommario degli avvenimenti di questi mesi invernali si può dedurre che non sono mancati al Comando sovietico fattori favorevoli a un più redditizio sviluppo della sua iniziativa. Fra gli altri:

il *pericoloso schieramento delle forze antibolsceviche* all'inizio dell'inverno. Il Comando germanico non aveva infatti potuto concludere interamente la propria offensiva estiva dovuta iniziare tardivamente in seguito alla iniziativa di Timoscenko nella regione di Carkov all'inizio della primavera. Tale ritardo era stato poi aggravato dalla prolungata resistenza di Stalingrad. L'offensiva sovietica aveva perciò sorpreso le forze avversarie, ma aveva mirato a precisi e più grandiosi obiettivi strategici che avrebbero dovuto concretizzarsi territorialmente nella liberazione delle vaste regioni occupate dall'Asse o quanto meno nella riconquista dell' Ucraina fino al Dnieper e del Caucaso. Con l'impiego di enormi masse di uomini e di mezzi, con una azione indubbiamente abile, violenta e prolungata il nostro avversario ha fatto di tutto per realizzare questo gigantesco piano, ma il risultato raggiunto è stato inferiore a quello sperato e si è limitato alla riconquista dei territori occupati dall'Asse con l' offensiva estiva del 1942; risultato questo non proporzionato alle gravi perdite subite. Inoltre il comando sovietico non è riuscito ad annientare la capacità combattiva delle forze antibolsceviche, come l'affermarsi vittorioso della battaglia di arresto a sud di Carkov ha già dimostrato.

Certamente i vantaggi ottenuti dai rossi sono territorialmente notevoli avendo raggiunto una profondità di 600 chilometri con l'eliminazione del vasto saliente in direzione dell'alto Terek nel Caucaso, di circa 300 chilometri da Stalingrad a Taganrog e di circa 500 da Stalingrad a Carkov; ma i territori più importanti dal punto di vista economico-industriale-bellico sono rimasti in mano dell'Asse. Quanto l'offensiva invernale abbia inciso sul potenziale bellico sovietico non è ancora possibile stabilire, ma se il Comando rosso avesse troppo logorata la massa delle proprie riserve in questi mesi invernali, le conseguenze potrebbero non tardare a manifestarsi. Si tenga presente a questo proposito che, secondo calcoli delle autorità militari germaniche, le perdite totali subite dall'esercito rosso nel corso della offensiva invernale



POSTAZIONE AVANZATA TEDESCA SUL DON

ARTIGLIERIE RUSSE DISTRUTTE NEL SETTORE SETTENTRIONALE

le forze dell'Asse in uno schieramento troppo ampio e per conseguenza debole, su posizioni che non si prestavano dovunque ad una tenace resistenza. Non solo, ma la massa delle riserve concentrate molto indietro per lo svernamento, non aveva potuto poi affluire tempestivamente sui fronti di attacco dove le forze ivi dislocate, pur appoggiate ad un sistema opportunamente studiato ed organizzato (igelstellungen) non erano state in grado di contenere un nemico preponderante in masse umane e mezzi materiali.

L'afflusso delle riserve era stato inoltre ritardato dalle numerose interruzioni che bande di partigiani avevano operato nella rete delle comunicazioni tedesche;

l'economia di forze realizzata dal Comando sovietico durante le operazioni estive che aveva agevolata la preparazione di una poderosa massa di manovra il cui impiego doveva poi costituire una vera sorpresa per l'avversario;

le *particolari condizioni climatiche* che favorivano indubbiamente l'esercito rosso costituito da truppe più assuefatte alle rigide temperature.

A questi elementi favorevoli facevano però riscontro altri fattori tendenti a limitare il successo dell'offensiva sovietica e cioè:

sopravalutazione dei risultati conseguiti con i primi successi e soprattutto delle perdite inflitte alle forze dell'Asse. Tale sopravalutazione ha indubbiamente indotto il Comando avversario a ritenere che il metodico arretramento del fronte verso occidente fosse dovuto non all'attuazione di una voluta ed opportuna strategia temporeggiatrice, ma ad un principio di collasso e ad una conseguente impossibilità di reazione delle forze contrapposte. Fu forse questo inesatto apprezzamento dell'efficenza avversaria ad indurre il Comando sovietico a lanciare troppo avanti le poderose Armate del generale Popof per concludere con una irresistibile azione la « corsa dal Volga al Nipro » e il cui annientamento segnò invece la fine dell'offensiva e l'inizio della reazione germanica;

le *aumentate difficoltà*, soprattutto *nel campo logistico*, determinate dal progressivo allungamento delle linee di comunicazione, dalle numerose distruzioni effettuate dalle truppe dell'Asse in ritirata, dalla impossibilità di utilizzare immediatamente le linee ferroviarie già portate dai tedeschi allo scartamento ordinario. Da parte germanica invece il successivo spostamento del fronte verso occidente avvicinava sempre più le truppe dell'Asse alle loro basi logistiche collegate da un sistema stradale e ferroviario in perfetta efficenza, ed alle loro riserve. Il sopraggiunto disgelo aumentava poi queste difficoltà che il Comando sovietico tentava diminuire con opportuni provvedimenti, dotando, ad esempio, le Armate Popof di tutto il necessario per conferir loro la più larga autonomia possibile; ma le lunghe colonne di rifornimenti e di autocisterne al seguito di queste Armate costituivano poi ottimi bersagli per gli Stuka impiegati a massa, cosicchè nel momento più delicato dell'azione le Armate stesse si trovarono in crisi di carburante e nella impossibilità di impiegare le poderose unità corazzate di cui erano dotate;

il *forte logoramento di effettivi e di mezzi* che la difesa elastica tedesca infliggeva alle forze sovietiche;

il *tempestivo e abile sfruttamento da parte del Comando germanico* della temeraria puntata delle Armate Popof, il cui annientamento privava il Comando sovietico di un formidabile strumento di rottura di manovra;

la *superba prova di resistenza offerta dalle truppe dell'Asse* che nelle durissime giornate del ripiegamento serbavano saldo il morale, pronte a scattare nuovamente in avanti.

Gli ultimi avvenimenti del fronte orientale provano che l'iniziativa delle operazioni è nuovamente nelle mani del Comando germanico e dimostrano altresì che in guerra è necessario essere preparati alle inevitabili alterne vicende, conseguenza spesso di cause imprevedibili. Quello che conta è impedire all'avversario di raggiungere risultati risolutivi, logorare al massimo il suo potenziale bellico e soprattutto affrontare ogni situazione, anche la più critica, mantenendo sempre ben salda la tenacia, inalterata la fede.

IL DISGELO

La guerra odierna

del col. EMILIO CANEVARI

Il conflitto in corso è talmente grandioso e decisivo che occorre fin d'ora stabilirne i caratteri e considerarne gli insegnamenti, non solo per rendersi conto della realtà in atto ma anche per trarne immediate conseguenze di carattere pratico. È oramai divenuto un luogo comune il dire che ogni nuova guerra costituisce una grande sorpresa per gli attori: ci si era preparati per fare « con maggiore metodo » la guerra precedente e ci si trova davanti a circostanze ed elementi del tutto nuovi ed imprevisti.

È questo il fallimento del metodo storico?

In uno studio del 1934 (1) noi mettemmo in luce gli inconvenienti gravi che derivavano dalle esagerazione di questo metodo o, per dir meglio, dal sistema di abbandonarsi ciecamente alla storia cercando in essa insegnamenti per l'avvenire senza discriminare gli elementi che resteranno, da quelli puramente contingenti.

Il carattere di ciascuna guerra dipende principalmente dall'*ambiente politico-sociale* in cui essa nasce, dagli *obiettivi politici* che persegue e dalle *condizioni economiche* e cioè dalle *risorse* di cui si dispone. Se uno o più di questi elementi fondamentali varia, il nuovo conflitto non può avere gli stessi caratteri del precedente. La storia deve dunque essere *interpretata* da questo punto di vista. Non si tratta, pertanto, di abbandonare gli studi storico-militari, ma, quando essi non si propongono scopi apologetici o di pura erudizione ma scopi di ammaestramento per l'avvenire, occorre rendersi conto, con una critica implacabile, delle ragioni profonde dei fatti e domandarsi ad ogni momento se le cause che li generarono si riprodurranno in avvenire. Non ci si può mai preparare genericamente « alla guerra » ma « ad una determinata guerra ». Verso quella debbono convergere tutti gli sforzi.

Dobbiamo aggiungere, inoltre, che il terreno della storia militare è quanto mai infido perchè la verità riesce difficilmente a farsi strada : una quantità di motivi di carattere politico o personale non viene mai alla luce: restano pertanto sempre delle lacune enormi nel tessuto delle narrazioni storiche. Ragioni di prestigio nazionale e ragioni di rispetto dovuto a certe personalità, impongono poi delle reticenze anche nelle relazioni ufficiali che si pubblicano molti anni dopo la guerra, come ha scritto lo stesso maresciallo Helmuth von Moltke.

Come affidarsi dunque alla storia, come trarre « insegnamenti » per l'avvenire da un materiale così incerto? Tuttavia giova notare che in guerra, tutto è il combattimento: come i raggi di una ruota convergono al centro, così ogni elemento della guerra porta al combattimento. Perciò se, limitando le aspirazioni a sintesi troppo vaste, si cercano soprattutto insegnamenti positivi nel campo *strettamente tattico*, si possono realmente trovare elementi più solidi perchè gli interessi personali in giuoco sono meno importanti e le cause delle decisioni si muovono in un raggio più agevolmente identificabile.

Comunque, per accertare la realtà dei fatti avvenuti durante un combattimento non basta indubbiamente affidarsi ai rapporti ufficiali di una delle parti: tali rapporti sono sempre più o meno inesatti e peccano, naturalmente, a favore del compilatore. Tanto meno basterebbe affidarsi alle testimonianze dei partecipanti alla lotta i quali l'hanno veduta svolgersi sotto un angolo limitato: dieci ufficiali che abbiano partecipato ad un combattimento daranno dieci versioni differenti.

È necessario, invece, confrontare i rapporti dei singoli reparti di entrambi i belligeranti confrontandoli, possibilmente, con testimonianze di ambedue i partiti e anche con dati forniti dalle popolazioni locali, ecc. Questo studio storico di fatti d'arme condotto così, con sistematica prudenza, può portare a conclusioni di grande interesse tattico, e, ripetiamo, in guerra, *quello che soprattutto conta è la tattica, il combattimento*. Stabilire concretamente l'efficacia di certe armi e di certe disposizioni, offensive o difensive, questo è un dato di enorme importanza per l'avvenire. È facile fare della buona strategia quando le truppe sono reclutate, inquadrate, armate e addestrate in modo da avere la *prevalenza tattica* sull'avversario: questo è appunto il diavolo della questione.

La diffidenza verso gli «insegnamenti tratti dalla storia» avrebbe dovuto animare soprattutto gli organizzatori di forze armate di fronte ai fatti del conflitto svoltosi fra il 1914 e il 1918: insegnamenti ce n'erano, ma soprattutto negativi. Infatti, a chiunque esaminasse nel grande conflitto con occhio e mente critica, non poteva sfuggire che gli eserciti dell'epoca non possedevano ancora l'armamento e quindi la tattica che sarebbe stata consentita dalle recenti scoperte delle scienze e dallo sviluppo industriale: essi erano, presso a poco, quelli del 1870, e cioè dell'ultima grande guerra da cui si erano tratti « insegnamenti » (poichè erano stati chiusi ostinatamente gli occhi su quanto era emerso dalla guerra russo-giapponese). Solo era aumentato il numero; la « rage du nombre » infieriva sull'Europa. Quasi tutti gli eserciti e le marine erano presso a poco uguali come armamento, come tattica, come ordinamento; la superiorità si cercava dunque nel numero. Ma poichè ad eguaglianza di armamento la difensiva è sempre più forte, la guerra prendeva il carattere di logoramento. Clausewitz aveva già scorto questo carattere osservando che le grandi battaglie dell'ultimo periodo napoleonico, appunto per l'equivalenza delle armi e della tattica, avevano assunto il carattere di logoramento (1).

Occorreva piegarsi a questa specie inferiore di guerra che è, insomma la rinuncia all'arte militare, o reagire energicamente riportando la questione alle origini? Noi sostenemmo strenuamente questa ultima tesi.

Come nel 1808 Scharnhorst e Clausewitz, comprendendo che le condizioni politico-sociali erano cambiate, non esitarono a trarne le ultime conseguenze e trasformarono il vecchio edificio federiciano, pur così glorioso, innalzando d'un colpo la piccola Prussia alla testa degli Stati militari d'Europa, così oggi è solo ponendosi francamente dal punto di vista della nostra epoca e delle sue condizioni che si possono ottenere grandi risultati nel campo della preparazione militare. (*Clausewitz e la guerra odierna* - 1930).

Queste nuove condizioni politiche e sociali derivavano tutte da un fattore assolutamente nuovo: l'industrializzazione del Mondo. La guerra aveva cessato di essere, dopo la fine del secolo XIX, lotta di nazioni agrarie e diveniva *lotta di imperi industriali*.

I soldati si presentavano oramai al combattimento armati di macchine che sarebbero necessariamente state sempre più potenti, più costose, più complesse. L'industria era in grado di fornire materiali di ogni genere per servire la guerra: il campo era quasi illimitato.

D'un colpo, la base della efficienza militare *veniva trasportata dal potenziale umano al potenziale industriale*. La mobilitazione non poteva più calcolarsi in relazione al numero della popolazione, ma in relazione alla capacità dell'industria bellica. Inutile infatti schierare milioni di uomini se a questi uomini non si potevano fornire armi perfezionatissime, carri, aeroplani, materiali di ogni genere del genio; insomma, tutto quanto è necessario per vivere, muoversi e combattere. E poichè era indispensabile cercare soprattutto in questo campo la prevalenza tattica sull'avversario, occorreva che l'industria fosse posta in grado di fornire rapidamente armi e mezzi sempre più perfezionati, non solo *prima* ma soprattutto *durante* il conflitto. Su questo punto era altamente criticabile la concezione francese per cui il materiale necessario alla guerra avrebbe dovuto essere preventivamente immagazzinato. « Il sistema preconizzato... da tutti i capi responsabili di Francia nel considerare il binomio *materiali immagazzinati – mobilitazione industriale*,

(1) *Alle fondamenta della critica militare*. - « Rivista Aeronautica », febbraio 1934.

(1) Esponemmo in particolare le ragioni tecniche per cui la guerra del 1914-18 assunse carattere di logoramento ad es. nell'articolo *La guerra di domani* pubblicato sulla « Rivista Aeronautica » dell'agosto 1932. Vedere sullo stesso argomento gli articoli dell'Ecc. Gen. Grazioli su « Il Giornale d'Italia » del 21 settembre 1932 e su la « Nuova Antologia » del 1° luglio 1931.

grava sul primo dei due termini, mentre è evidente che si deve cercare con ogni mezzo e con ogni sforzo di gravitare sul secondo... volendo preparare fin d'ora nei magazzini la maggior parte di questo materiale si corre il grave rischio di avere, al momento del pericolo, un materiale arretrato e una tattica oltrepassata: *si rischia cioè di subire la sorpresa* (1). È precisamente quello che è avvenuto alla Francia, e, come si vede, ci voleva poco a prevederlo.

Non si trattava dunque di accumulare ciecamente materiale nei magazzini, bensì, come dimostravamo nell'articolo citato, di «adeguare quantità, specie e impiego del materiale alla forza disponibile, agli *scopi tattici* che si vogliono raggiungere; adottando materiale che faciliti in particolar modo l'offensiva tattica; considerare l'esercito di pace quasi come un vasta scuola di sperimentazione pratica e sistematica di materiali sempre nuovi e spingendo parallelamente la mobilitazione industriale; dando infine al fattore uomo tutta l'*importanza* e la *personalità* che gli competono».

È chiaro, infatti, circa quest'ultimo punto, che materiali così complessi e costosi non possono mettersi fra le mani di contadini qualunque, appena sgrossati da qualche mese di istruzione, ma di elementi scelti, atti ad impiegare freddamente le loro macchine nel tumulto e nei pericoli della battaglia, e, pertanto, addestratissimi.

Il tempo degli eserciti di contadini guidato da ufficiali di riserva, degli eserciti, insomma, dell'altra guerra, era finito.

In conclusione, fin da molti anni prima che scoppiasse il conflitto mondiale odierno era agevolmente prevedibile che la industrializzazione della guerra avrebbe prodotto due conseguenze:

1) necessità di mantenere in tempo di pace e di sviluppare secondo un progetto prestabilito, in tempo di guerra, una potente *industria bellica* e quindi mantenere nel Paese e integrare convenientemente in guerra l'esercito degli operai; effettuare insomma tempestivamente la *coscrizione del lavoro*;

2) possedere o procurarsi le materie prime indispensabili alla incessante *produzione* del materiale bellico e, inoltre, tutto quanto necessario per la produzione dell'*energia* non solo per le officine ma anche per i giganteschi *trasporti* che costituiscono l'anima della guerra.

Ciò per quanto riguarda la preparazione del Paese. Per la struttura delle Forze Armate valevano invece due altri criteri:

1) comporle con *elementi scelti* fisicamente, intellettualmente, moralmente e addestrati a lungo dal punto di vista tecnico, tattico e disciplinare;

2) moltiplicare le *specialità d'arma* in modo da rispondere adeguatamente agli scopi tattici desiderati e pertanto mantenere fin dal tempo di pace le Grandi Unità con quasi tutto il loro personale, limitando le Grandi Unità di neo-formazione all'atto della mobilitazione al numero strettamente calcolato sulla base delle possibilità industriali. Il resto del personale disponibile avrebbe costituito delle potenti riserve di complemento per mantenere costantemente a numero le Grandi Unità.

Queste deduzioni sono state completamente confermate dagli avvenimenti bellici. Si vede dunque come fosse poco fondato basarsi nella preparazione delle Forze Armate sorte dopo il 1919, su quanto era stato fatto durante la guerra precedente.

Se si considera l'insieme di queste condizioni, si deve concludere che, in sostanza, la guerra, quando è stata preparata e condotta logicamente non ha mai assorbito l'intera popolazione valida, inviata al fronte di combattimento, come sostenevano i fautori della «guerra di masse» bensì d'una eletta di combattenti, mentre il resto della popolazione provvede ad alimentare se stessa e i combattenti rifornendoli del necessario.

Quella che è cambiata è la proporzione fra queste due aliquote, ma è cambiata proprio in senso inverso a quanto credevano i fautori dell'esercito di masse: i combattenti sono divenuti necessariamente meno numerosi e i non combattenti, ripartiti in varie categorie, più numerosi.

Per appoggiare, sostenere, alimentare, rifornire l'esercito combattente (parliamo di esercito riferendoci a tutte le forze armate) occorre oggi infatti:

a) un esercito di lavoratori *all'immediato seguito* per eseguire gli immensi lavori di viabilità, di fortificazione, di trasporti che l'Esercito con i suoi servizi non può bastare a compiere perchè deve pensare a combattere. Noi ne avemmo già un esempio nella guerra etiopica: in quella attuale la Germania vi ha provveduto fin dal tempo di pace con la Organizzazione Todt;

b) un esercito addetto *ai trasporti*, ai grandi trasporti ferroviari automobilistici, fluviali, marittimi, ecc. indispensabili per gli immensi movimenti, necessari non solo per gli spostamenti strategici ma soprattutto per quelli logistici che occorrono per alimentare le forze armate e la popolazione;

c) un esercito di *operai* addetto alla produzione bellica;

d) un esercito di *produttori* comprendente tutto il resto della nazione.

La proporzione fra il numero degli elementi combattenti e il numero dei componenti i quattro eserciti ausiliari è una frazione di cui il denominatore è enorme e sempre crescente. Al termine dell'altra guerra il generale di artiglieria francese Hess calcolava che occorrevano 80 uomini per ciascun cannone in batteria onde assicurare tutti i servizi d'artiglieria dal campo di battaglia al limite delle retrovie in zona di guerra, senza contare gli uomini addetti ai trasporti dal centro di produzione alle retrovie e gli operai addetti alla fabbricazione del pezzo.

Quanto agli operai, è stato calcolato che ne occorrono da 9 a 12 per ciascun combattente in Europa e 17 in America e poichè un operaio ha bisogno di altro personale che lo alimenti, si giunge alla cifra di 1 combattente per 13 a 20 produttori. Ecco perchè in guerra la ricerca del personale in ogni campo diviene assillante e si impone immediatamente la necessità d'impiegare la mano d'opera femminile.

Sono queste le conseguenze inesorabili di un solo fattore: l'industrializzazione della guerra.

Tutto ciò riguarda il campo della preparazione alla guerra e delle disposizioni per adattare la nazione alla guerra. Nel campo, poi della *condotta* della guerra, l'industrializzazione porta altre conseguenze.

L'elemento della guerra si muove sempre fra due termini quasi sempre antitetici: *potenza* e *mobilità*. Dopo il precedente conflitto, passato il decennio in cui le burocrazie militari, per coprire l'insuccesso dell'arte militare, asserirono perfino che la guerra avvenire sarebbe stata sempre di logoramento, e che tale modo di guerra era inevitabile, sorse generale l'aspirazione a riacquistare la mobilità. Questa era stata perduta anzitutto per il fatto che gli eserciti erano scesi in campo armati principalmente di armi difensive (fucili, mitragliatrici e artiglieria leggera a tiro teso) e poi per l'aumento enorme del materiale artiglieristico pesante. Però, con vera superficialità di giudizio, si voleva tornare alla mobilità *diminuendo la potenza* e cioè abbandonando il materiale di artiglieria pesante e mettendo le truppe su autocarri. Inoltre, per un fenomeno di ugualitarismo burocratico che si riproduce dopo ogni grande guerra, si ridussero le specialità d'arma che erano naturalmente emerse nel corso della lotta. In tal modo si sminuiva la potenza, e senza la potenza in guerra non si fa nulla.

La Francia, sola, si attenne invece alla idea opposta e cioè della *potenza statica* riconoscendo che nel passato conflitto la difensiva aveva avuto l'assoluto sopravvento. Però essa non sviscerò le ragioni profonde di questo fatto: non vide che le condizioni che avevano esaltato la difensiva avrebbero potuto non riprodursi: essa giuocò tutto sulla carta della «linea Maginot» e si creò un esercito atto essenzialmente alla resistenza su linee fortificate permanenti. Essa svalutò soprattutto il nuovo fattore aereo: le opere della Maginot non avevano difesa contraerei efficace.

Fu la Germania che comprese, per opera del generale von Seekt, il creatore della Reichswehr, che occorreva aumentare in pari tempo la potenza e la mobilità e intravide completamente le condizioni della nuova guerra.

Anzitutto essa gettò le basi di una potentissima *industria bellica* poi preparò la *coscrizione di tutte le forze del lavoro* organizzando i quattro eserciti di produttori e di trasportatori cui sopra abbiamo accennato. Successivamente si accinse a ricostruire delle Forze Armate potenti e mobili.

Tale scopo fu ottenuto con una serie di provvedimenti semplici, chiari e geniali.

Anzitutto la potenza artiglieristica venne trasferita all'aviazione da picchiata: in tal modo si potè ovviare al gravissimo inconveniente che sorgeva dal fatto che l'artiglieria pesante non poteva muoversi che con estrema lentezza, non già a causa dei pezzi ma dell'immenso tonnellaggio di munizioni necessario. Si ottenne con gli stuka una artiglieria pesante, mobilissima, onnipresente e onniveggente. Una nuova cavalleria da battaglia venne organizzata con le Divisioni corazzate a cui vennero aggiunte delle Divisioni motorizzate per sfruttarne immediatamente i successi. La fanteria venne trasformata radicalmente: essa ebbe mitragliatrici leggere, moschetti mitragliatori, mitragliatrici pesanti potentissime, lanciabombe di vari calibri, cannoni di accompagnamento di due calibri, in gran parte motorizzati e corazzati e cannoni anticarri in grande numero. Due nuove specialità, infatti, sorsero ed ebbero enorme sviluppo: l'arma contraerei e l'arma controcarri: il magnifico pezzo contraerei da 88 fini per essere impiegato con grande successo anche contro i carri armati. Le Divisioni corazzate non furono semplici riunioni di battaglioni carristi, ma a loro volta si distinsero in varie specialità: si ebbero i carri per distruzione ostacoli anticarri, i carri armati di vari tipi, i carri anticarri e i carri per «granatieri corazzati» e cioè per truppe d'assalto specialmente armate e addestrate per la lotta ravvicinata contro le fortificazioni ed i carri nemici.

(1) EMILIO CANEVARI: *La guerra del materiale*. – «Rivista di Fanteria», Aprile 1934.

Nelle mani di questi nuovi «arditi» il lanciafiamme ebbe nuove forme e nuovi sviluppi. Il Genio, enormemente accresciuto, aumentò le sue specialità e si arricchì di materiali potenti e complessi: esso tornò in prima linea con la fanteria.

L'Aeronautica affinò tutte le sue specialità: si ebbero dei caccia velocissimi su allarme, degli aerei da combattimento o distruttori atti al combattimento aereo ed al bombardamento leggero, degli aeroplani da picchiata, dei bombardieri di vari tipi, dei ricognitori e breve ed a lungo raggio, mentre gli idrosiluranti si rivelavano dominatori del mare.

All'Aeronautica vennero aggiunte, come naturale complemento, la specialità degli osservatori a terra e quella dei contraerei. Le Unità combattenti vennero dotate di officine volanti, mentre assunse uno sviluppo enorme l'aeronautica da trasporto.

La Marina vide svilupparsi specialmente le unità leggere: il sommergibile, perfezionato tecnicamente e impiegato con nuovi sistemi tattici per intere squadriglie divenne sempre più temibile; risorsero le corvette e altre navi ausiliarie da scorta per convogli, i motoscafi siluranti, divenuti sempre più potenti e sempre più rapidi si moltiplicarono per la difesa delle coste. Le onde radioelettriche vennero applicate non solo per le trasmissioni ma anche per la segnalazione dell'avversario nel cielo e nel mare.

Lo strumento bellico divenne dunque, come era inevitavile, infinitamente più vario, più complesso, più costoso. Potevasi tutto ciò prevedere? Sì, certamente ed infatti la Germania, nel lungo periodo che seguì Versaglia lo aveva preveduto ed aveva indirizzato le sue forze armate verso le nuove vie che gli altri, prima o poi, seguirono.

Con le nuove forze armate, la Germania condusse le sue prime campagne, contro la Polonia, contro la Norvegia, contro la Francia, il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra su territorio francese. Con esse conseguì la completa *sorpresa tecnico-tattica*. Gli eserciti avversari, rimasti agli «insegnamenti» del precedente conflitto, vennero spazzati in pochi giorni: essi non erano preparati nè materialmente nè moralmente a combattere la nuova guerra industriale.

Venne la campagna di Russia. Le forze armate germaniche si trovarono di fronte un avversario fortemente superiore di numero, che aveva adottato i loro stessi sistemi, non solo per quanto riguarda lo sviluppo dell'industria bellica, non solo per la mobilitazione generale delle forze del lavoro, ma anche per la struttura delle forze armate che sul modello tedesco erano state accuratamente ricalcate e aggiornate anche dopo le campagne del 1939 e 1940.

Tuttavia le forze armate tedesche, coadiuvate da Grandi Unità alleate riuscirono, nella campagna del 1941, ad infliggere ai sovietici disfatte schiaccianti ed a giungere fin sotto le mura di Mosca. Esse avrebbero indubbiamente raggiunto gli scopi della campagna se il sopraggiungere prematuro di un inverno di un rigore senza precedenti non avesse arrestato le loro gesta vittoriose. Esse avevano vinto il superiore numero impiegando non più la sorpresa ma la grande superiorità della loro direzione strategica e tattica.

Nella campagna del 1942 si vide chiaramente che i due colossi avevano raggiunto, quanto a struttura delle forze armate, l'equivalenza e che la lotta tendeva, come è naturale, ad assumere carattere di logoramento. La superiore direzione tedesca venne in parte paralizzata dalle enormi difficoltà derivanti dalle distanze e dalla natura avversa del teatro di guerra.

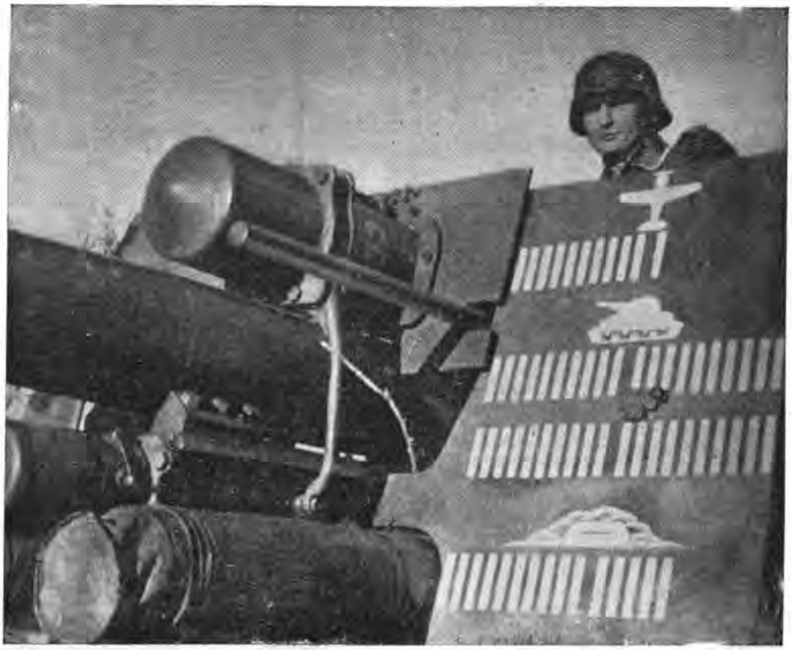
Per vincere questi gravi ostacoli, non resta che una via: perfezionare una volta ancora gli armamenti, introdurre armi e modi di impiego più efficaci facendo giuocare ancora una volta *la sorpresa*. È appunto su questa via che la Germania si avvia con la sua mobilitazione totale. Per essa, tutte le forze del lavoro vengono portate al massimo sforzo possibile.

L'industria ingigantisce la produzione e tutte le truppe vengono armate *ex novo* con armi più potenti: la mobilità viene ancora aumentata.

Bisogna *riconquistare la superiorità tattica intrinseca* per produrre un decisivo squilibrio tattico.

Riuscirà questo nuovo sforzo a vincere l'enorme peso costituito dalle distanze e dall'avverso terreno? La campagna del 1943 ci darà la risposta a questo interrogativo da cui dipendono le sorti dell'Europa.

Intanto dobbiamo constatare che la guerra industriale conserva e moltiplica i suoi caratteri. I quali sono oramai acquisiti e si manterranno e si accentueranno implacabilmente nell'avvenire. La potenza industriale è divenuta il fattore primo della potenza militare.



Carlo von Clausewitz

del ten. col. ***MANLIO PAOLETTI***

La guerra, fenomeno umano fatale e insopprimibile, trova nei periodi in cui maggiormente infuria, un più grande numero di uomini che cercano di scrutarne tutti gli aspetti, nascosti od appariscenti.

Per tale ragione la traduzione di una fra le più note opere di un altissimo studioso di tale grandioso fenomeno (*Della guerra* di Carlo Clausewitz) ha suscitato vivo compiacimento sia fra gli esperti (per l'alta autorità dei traduttori: generale Ambrogio Bollati e colonnello Emilio Canevari), sia fra coloro che pur non riuscendo a spiegarsi come in tempo di guerra si possa pubblicare un libro che tenda a delineare a grandi tratti il modo di farla, pure si sentono maggiormente spronati a conoscerne l'essenza. Il motivo di tale maggiore interessamento risiede a nostro parere nello stesso fatto naturale per cui l'uomo è portato ad occuparsi di taluni altri imponenti fenomeni naturali o sociali (epidemia, carestia, grandi convulsioni della natura, ecc.), solo e proprio quando se ne senta maggiormente minacciato o vi si trovi coinvolto individualmente o collettivamente. È infatti assai ristretto il numero di coloro che si occupano, per esempio, di studi militari in tempo di pace; ed essi appartengono più che altro alla categoria di quelli che fanno professione delle armi e della politica, la cui stretta intimità nessuno ormai disconosce.

I moventi occulti e palesi di un conflitto, le profonde interferenze politiche, morali e finanziarie che stanno sempre, più o meno palesemente, alla radice di esso, la condotta della guerra sui campi di battaglia, tanto più vasti quanto più grandi sono gli interessi dai quali essa scaturisce, formano nel loro insieme un quadro di inimmaginabile complessità, nel quale solo una mente superiore può trovare un filo conduttore luminoso, che valga a trarne un complesso unitario e logico di principii, riassumenti in sè l'essenza di tutti i conflitti e del miglior modo per condurli.

Questa ultima frase può apparire a tutta prima assai spinta, soprattutto se pensiamo per un istante alla enorme diversità esistente fra una guerra odierna ed una guerra che si sia svolta, non diciamo addirittura all'epoca di Canne o di Rocroy, ma più semplicemente al tempo di Napoleone, che pure provocò profondi sconvolgimenti in secolari concezioni di comando e di condotta degli uomini.

Parrebbe, insomma, giudicando a prima vista, che le opere di un uomo, sia pur provato negli studi e nella pratica delle armi, ma vissuto dal 1780 al 1831, debbano considerarsi ormai, più che sorpassate, addirittura demolite in pieno, anzi totalmente cancellate dall'onda nuova delle teorie di guerra del ventesimo secolo, che hanno per strumenti d'azione aeroplani, carri armati, cannoni di una portata neppur pensabile solo mezzo secolo fa, mezzi bellici di ogni genere derivanti dai perfezionatissimi campi dell'attività e della ricerca scientifica.

Come potrebbe il criterio superiore che informava la condotta della guerra ai tempi dell'artiglieria ippotrainata o della cavalleria impiegata come mezzo d'esplorazione e d'urto, trovare una rispondenza con quello che sta alla base del movimento e dell'azione di milioni di uomini capaci sia di spostarsi quotidianamente, mercè velocissimi mezzi meccanici, lungo distanze che un tempo richiedevano marcie di intere settimane, sia di «vedere» in poche ore quello che fa un nemico dislocato a centinaia di chilometri di distanza?

Nessun genio militare del tempo passato, parrebbe poter essere all'altezza di simili situazioni, imposte dai mezzi moderni e tutti i principii basilari della condotta della guerra possono ormai considerarsi definitivamente sepolti o tutt'al più suscettibili di studio a semplice titolo storico o scolastico-preparatorio, come ora si fa ad esempio, delle campagne di Annibale e di Cesare.

Parrebbe, abbiamo detto. Ma la realtà è ben diversa. Poichè se è vero che taluni mezzi cambiano, che nuovi mezzi si creano e che il tempo insomma fa impallidire talune luci del passato per vivificarne altre del presente e dell'avvenire, rimane però incontrovertibile che alla base di ogni conflitto, per mutar che facciano i tempi e gli eventi, vi è pur sempre la politica umana, così come dietro ad ogni nuova macchina bellica stanno, immutevoli, il cuore e il cervello dell'uomo con tutti i loro pregi e tutte le loro debolezze.

La guerra insomma rimane sempre un mezzo e uno strumento politico e benchè vasta ed universale non sarà mai «un fatto puramente militare». Potranno variare taluni elementi componenti del grande quadro d'insieme, ma la concezione generale di essa, nei suoi fattori componenti e determinanti, rimane pressochè invariata, così come — per fare un esempio astratto — cento pittori possono in cento diversi modi rappresentare una imagine, della quale però i tratti caratteristici e somatici debbono rimanere e non possono che rimanere inalterati.

Non si esclude con questo che *tutte* le massime e gli aforismi del Clausewitz siano rimasti insuperati o immutati. Anche il più poderoso masso granitico subisce a lungo andare l'erosione del tempo. Ma quello che conviene mettere in particolare rilievo è che là dove questa erosione è avvenuta, essa riguarda solo il lato esteriore e materiale della guerra, mentre i principii ideali di essa,

vale a dire il lato più intimo e profondo, sono rimasti e rimarranno invariabili nei secoli, in quanto derivano dall'animo dell'uomo e dalla sua naturale tendenza alla lotta, che non si è per nulla modificata o attutita, ad onta di ogni più brillante progresso sociale, politico, culturale e religioso.

Il Clausewitz d'altronde non ha voluto stabilire un metodo fisso, un modello tipo della guerra e della sua condotta, bensì ha voluto e saputo magistralmente fissare le cause generali che ad essa conducono e gli effetti di ogni ordine che da essa derivano (e ciò sia nei riguardi dell'individuo che della collettività e dello Stato) partendo dal principio astratto, ma nel medesimo tempo veramente pratico e positivo, che la guerra nel suo vero significato è lotta e come tale consiste nel misurare l'una contro l'altra opposte energie spirituali e fisiche. (Libro II, Cap. I). Conseguentemente la necessità della lotta conduce gli uomini a varie invenzioni, tendenti ad assicurare la superiorità di forza sul nemico, ma esse non influiscono che sul *modo di combattere* mentre lasciano invariati i concetti generali, sì che al di fuori di ogni progresso industriale o tecnico, la teoria fondamentale rimane immobile per tutto ciò che riguarda lo spirito e l'anima di chi prepara politicamente e militarmente la guerra nonchè in chi la conduce.

In altri termini il Clausewitz più che il regolamentatore della guerra ne è lo studioso scientifico che ne scruta le cause (considerandola una diretta continuazione di una precedente azione politica), i risultati parziali e totali e, infine, ancora le conseguenze politiche.

Giustamente in un acuto esame critico su *Clausewitz e il pensiero militare italiano*, il Canevari afferma che il libro *Della Guerra* non può quindi considerarsi «una specie di breviario il quale, messo nella tasca del cappotto dei generali, assicurerebbe la vittoria». Il Clausewitz raccogliendo in otto libri i frutti della propria lunga esperienza personale e degli studi accurati suoi ed altrui, ha voluto soltanto esporre in un determinato ordine, tutte quelle massime e considerazioni che possono concorrere a formare l'animo, il pensiero e la mentalità politico-militare di coloro che si sentono chiamati ad esercitare il comando nella sua forma più alta e nella sua più vasta concezione, il che non si ottiene se non conoscendo a fondo i principii immutabili che hanno sempre governato, anche in questo campo, la vita e l'attività umana.

Trattasi dunque di un'opera imponente per i concetti che svolge e per la superiorità intellettuale che ne imbeve ogni proposizione. Libro che racchiude in sè l'essenza del comando e dell'alta strategia di Stato e militare; e che, sotto taluni aspetti ci riconduce (forse con altrettanta duttilità mentale) al sommo Machiavelli, col quale del resto presenta molteplici affinità spirituali. In Clausewitz noi troviamo infatti e soprattutto, la ricerca degli «scopi politici della guerra» in correlazione all'importanza dei quali, essa sarà più o meno vasta e violenta, sì che risulta chiara e dogmatica la naturale proporzione che deve esistere fra lo *sforzo* da compiere ed il *risultato* da ottenere, principio questo di economia della guerra che rimane ancor oggi immutato qualunque sia il progresso dei mezzi e l'ampiezza del teatro delle operazioni, in cielo, in terra ed in mare.

Poichè non molti sono coloro che conoscono l'opera di cui stiamo occupandoci, anche perchè — come già dicemmo — mai ne fu fatta una integrale traduzione in italiano, cercheremo ora di riassumerne brevemente gli argomenti principali e i concetti.

Di Carlo von Clausewitz ben poco fu pubblicato prima della sua morte. Tutto vide la luce un anno dopo, sotto il titolo *Hinterlassene Werke über Krieg und Kriegsführung*, «Opere postume sulla guerra e la sua condotta», [delle quali la principale è precisamente quella intitolata *Vom Kriege* o «della Guerra», consegnata alle stampe nel 1832 dalla contessa Maria von Clausewitz Brühl, riordinatrice, coordinatrice e intelligentissima interprete dei lavori del marito il quale aveva raccolto gran copia di materiale senza curarsi del suo immediato riordinamento, di guisa che solo una parte dei suoi scritti era da considerarsi letterariamente perfetta, all'epoca della sua morte. Per i numerosi incarichi che il Clausewitz assolse durante la sua non breve carriera militare (fu aiutante di campo di principi, professore di Scuola di Guerra, ispettore generale d'artiglieria ecc.) egli non poteva soddisfare il proprio desiderio di coordinare convenientemente tutti gli scritti, ma l'intimità affettuosa con cui visse a fianco della moglie mise fortunatamente quest'ultima in condizioni favorevoli per assolvere degnamente il delicato incarico.

Notiamo infine che l'opera del Clausewitz deriva non da semplici ragionamenti astratti ma da sue personali esperienze di vita, vissuta nel turbinio delle guerre napoleoniche, durante le campagne che videro in una prima fase la Prussia sconfitta e oppressa e nella seconda il disastro della spedizione in Russia e il tragico epilogo di Waterloo.

Sia come aiutante di campo del Principe Augusto di Sassonia, sia come addetto a vari comandi prussiani, sia infine come capo di S. M. di una grande unità russo-prussiana, il Clausewitz prese parte a numerose azioni durante le quali scrisse varie memorie e studi (La campagna del 1796 in Italia – La campagna del 1779 – Note sul crollo prussiano del 1806 – La campagna di Francia del 1814 – La campagna del 1815) e radunò la massa grezza o meglio la materia prima per l'opera fondamentale, la quale è una raccolta di note, promemoria, appunti, studi e meditazioni, raccolti fino al 1830.

Gli scopi prefissati di tale imponente lavoro sono molteplici: Studiare se veramente esistono leggi fisse che regolino la guerra nelle sue cause, nei suoi sviluppi, nei suoi effetti; precisare e coordinare fra loro le idee, i concetti e le norme derivanti dallo studio suddetto; approfondire all'estremo l'esame delle origini della guerra sul campo politico e cercare di comprendere quali sono i legami che uniscono fra loro la politica e la guerra. Studiare infine quest'ultima nei suoi aspetti strategici e tattici per dedurne le leggi generali che governano la sua condotta.

Abbiamo così otto libri che riguardano: l'essenza della guerra, la teoria della guerra, la strategia, il combattimento, le forze combattenti, la difensiva, l'offensiva, il piano di guerra.

Questi sono gli elementi costitutivi del quadro d'insieme. Ma il loro esame non è fatto, come potrebbe apparire dai titoli, mantenendo ogni argomento a sè stante ed avulso dagli altri, bensì curando un continuo collegamento mentale e logico fra i componenti del tutto.

Ne è derivata una vera e propria enciclopedia ragionata del pensiero militare. Sorpassata in taluni punti dalla forza delle cose contingenti, essa rimane nel suo insieme un'opera basilare che mostra i rapporti fra le cause e gli effetti di uno dei più tragici e grandi fenomeni sociali, ne fa scaturire le leggi naturali che li governano in ogni tempo, e facilita la ricerca del miglior modo di trarre insegnamento e guida dalle passate esperienze.

Opera degna della più incondizionata ammirazione, e che nel campo degli studi militari costituisce una pietra basilare come quella del Machiavelli nel campo politico. Naturalmente il paragone non esclude che il Clausewitz ci appaia sotto un aspetto più sistematico e metodico, rispondente alle tendenze naturali dell'anima tedesca, rigida e razionale, mentre nel grande fiorentino ogni pagina rivela l'indomabile agilità di una irrequieta mente latina. Ma anche nel Clausewitz l'elevatezza del pensiero, l'obbiettività e il raziocinio, primeggiano come stelle di prima grandezza e ne fanno uno dei più luminosi maestri della difficilissima arte della guerra. La conoscenza della quale va divulgata quanto più si possa in Italia dove gli studi militari hanno assai più cultori di quanto non sembri. Cultori che si compiacciono di questa pubblicazione e augurano che essa segni un primo passo verso una maggiore divulgazione di talune opere che sono la dimostrazione di quanto possano il genio e la mente dell'uomo anche nell'arduo campo degli studi militari.

NB. – *L'opera di cui tratta il presente articolo è stata pubblicata a cura dello Stato Maggiore del R. Esercito – Ufficio Storico* (L. 25).

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦

La preparazione: fatti e insegnamenti

Schizzi panoramici speditivi

del ten. col. CURZIO ROMANO

Si può riprodurre un panorama in modi vari, a seconda dello scopo che ci si propone.

Se alcuno si arresti commosso dinanzi ad uno spettacolo naturale perfetto nelle linee, nelle luci, nel colore, e voglia, ad arrestare il fuggente attimo di quella commozione, figurare su carta o su tela le forme elementari che producono quel determinato stato di animo, quegli si accinge ad un'opera d'arte. La matita o il pennello debbono essere condotti da mano maestra a rendere quelle sfumature, quelle evanescenze, quei toni, talvolta indefinibili, di cui madre natura arricchisce a profusione il paesaggio, infondendovi o la pensosità dell'elegia pastorale, o la solenne gravità del canto epico. Ma questa dote è di pochi privilegiati: degli artisti.

Talvolta è il turista che intende fermare sui fogli del suo «album» la pittoresca visione che lo ha colpito nel suo peregrinare. Più modesto negli intenti e nei risultati, anch'egli tenterà di rendere il più possibile, nel suo rapido schizzo, gli elementi che hanno determinato in lui quella sensazione artistica.

Eccoci, infine al caso più semplice, corrispondente ad uno scopo puramente militare. All'alba di un'azione, un battaglione avanza al nemico. La marcia si svolge attraverso una pianura ondulata, in direzione di una linea di colline, oltre la quale — è noto per varie informazioni pervenute — si annidano gli elementi avanzati nemici.

Precede un giovane ufficiale, cui è affidato il servizio di esplorazione. Con gli uomini delle pattuglie, egli è giunto al ciglio della cresta collinosa, e scruta attento lo scenario che gli si apre dinanzi: un torrente scorre ai piedi delle alture, e, al di là di quelle, un'altra catena di colline più elevate, più rotte, più aspre. Sull'opposto pendìo qualche casa, un vigneto, alcune chiazze di bosco, una strada incassata, ed il canalone ripido e sassoso di un rio che viene a confluire nel torrente. Appiattato dietro un cespuglio, il nostro ufficiale individua i centri avversari che fanno fuoco sulle pattuglie che avanzano verso il torrente. Ma la carta topografica che egli esamina gli è di scarso aiuto alla identificazione; le abitazioni che egli scorge — una di esse è un insidioso nido di mitragliatrici — non vi sono riprodotte, molti particolari del terreno e della vegetazione, perchè troppo minuti, non risultano con evidenza. D'altro canto non ha tempo da perdere. Deve proseguire, ed i primi elementi del battaglione non tarderanno a giungere sulla cresta. Ed è necessario che tutti coloro che lo seguono abbiano nozione esatta e completa dei centri nemici che egli ha identificati sul terreno prospiciente. Descrivere tutto ciò sarebbe troppo lungo e di dubbio risultato. Come potrebbe chiarire con precisione località, case, particolari topografici minimi, che sulla carta non hanno segno speciale, nome, denominazione o altro segno distintivo? Il nostro giovane ufficiale non si perde d'animo. Per quanto ignaro di disegno, traccia rapidamente a matita sopra un pezzo di carta il paesaggio che ha dinanzi; pone speciale attenzione a rappresentare quanto meglio gli è possibile i particolari del terreno che interessano la azione del battaglione, aggiunge qualche breve nota esplicativa sulla situazione nemica, indica l'ora, firma; poi, affidato il foglio ad un porta ordini, prosegue nel suo còmpito esplorativo.

Più tardi il comandante del battaglione giunge sulla cresta; con la scorta di quel foglietto, riconosce in breve la posizione e gli elementi avversari; emana le disposizioni conseguenti.

Eppure, in che cosa consiste il disegno tracciato rapidamente dall'esploratore? In uno schema di una semplicità lineare, che ha con la rappresentazione reale del paesaggio lo stesso rapporto che intercorre tra lo schema sommario di una casa ed un progetto architettonico di Michelangiolo. Poche linee spezzate, in alto, rappresentano il profilo delle colline; qualche quadratino appena abbozzato le case, alcune fettucce, che si svolgono irregolari e bizzarre, segnano le strade e i torrenti; qualche chiazza tratteggiata più scura indica le zone boscose. Sintetismo assoluto in tutto ciò che è inquadramento, ma particolari accurati per il tratto di zona che interessa il battaglione. E con tutto ciò il comandante ha subito riconosciuto le linee del panorama, ed ha potuto avere un'idea completa ed esatta della situazione.

Per fare simile disegno, dunque, *non vi ha bisogno di alcuna abilità speciale.*

Ma v'è di più. Uno schizzo panoramico speditivo in molti casi è assai più efficace di qualsiasi fotografia, chè, mentre questa è la riproduzione esatta ed uniforme di ogni particolare, quello consiste in una *riproduzione relativa, ed adatta allo scopo, della realtà.* Occorre che ci facciamo una idea chiara di questo concetto di relatività.

Un tratto di terreno, esaminato con l'occhio del militare, presenta solo alcuni punti, o zone, di particolare interesse. Punti o zone che, come abbiamo visto, sono, o possono essere postazioni di mitragliatrici, centri

di resistenza, elementi di trincea, posizioni di batterie o di rincalzi, ecc., e che, come tali, assumono un'importanza superiore a qualsiasi altro elemento che il terreno espone all'occhio dell'osservatore. E come su essi punti o zone interessanti si appunta l'indagine più intenta, così, nell'artificio della figurazione, maggiore deve esplicarsi la cura nel riprodurli; quindi *linee* del disegno *che si accostino al reale*, *precisione nei rapporti di proporzione* — grandezza e distanza — onde più facile ne riesca poi la identificazione. Tutto il resto del paesaggio invece vale in quanto offre riferimenti reali e multipli; costituisce cioè, per dirla in una parola, l'inquadramento. Esso sarà quindi reso *sommariamente*, affinchè l'eccesso di particolari non distolga l'attenzione da ciò che rappresenta lo scopo dello schizzo; *approssimativamente*, poichè è sufficiente solo quel tanto di fedeltà di contorni e di linee che aiuti a riconoscere genericamente, ma senza dubbi, la fisonomia del terreno riprodotto. Ecco dunque in che consiste la relatività dello schizzo panoramico; in complesso, una figurazione particolareggiata e, quanto più possibile, simile al vero degli elementi più interessanti, ed approssimativamente fedele per quegli altri che assumono, in vista dello scopo, un valore accessorio di inquadramento.

Abbandoniamo il campo della teoria. Ma, prima di iniziare il nostro lavoro, esaminiamo quelli che potremmo chiamare «i ferri del mestiere»; un breve cenno, su di essi non sarà del tutto inutile.

Vi è molta gente che, adoperando la matita, non sa tenerne in debito conto la *graduazione*, che invece è cosa di una certa importanza in genere, ma, pel disegno, importantissima. Le possibilità di dare un determinato valore ad una linea ad una sfumatura, dipendono, in parte, dalla qualita e dalla pastosità più o meno adatta della matita. Quella per noi conveniente è quindi quella *da disegno* che, nella gradazione convenzionale generalmente adottata, e seguita anche nei prodotti nazionali, viene indicata con le lettere « H. B. ».

Sarà utile disporre pure di un'altra, di pasta più tenera — «4. B» della gradazione — per ottenere più celermente ed efficacemente chiaro-scuri bene sfumati, o segni di tono deciso.

Nell'uso poi, noi, che non siamo esperti disegnatori, dobbiamo particolarmente curare a che la punta sia sempre convenientemente affinata. È ovvio che le carte a superficie patinata o soverchiamente rugosa non sono adatte al disegno. È infine utilissimo possedere una tavoletta, o meglio ancora un grosso cartone di forma rettangolare, delle dimensioni di circa cm. 25 per 20. Per mezzo di due elastici, sistemati lungo i lati più corti, si potrà mantenere ben fermo e disteso il foglio da disegno.

Panorama ad un solo piano

Eccoci dunque al panorama che dobbiamo riprodurre.

Quando un pittore ha deciso di riprendere un determinato paesaggio, sua prima cura è quella di ricercare il punto dal quale i vari elementi costitutivi assumono maggiore eleganza di linee e di scorci; cerca cioè di inquadrare la visuale dell'ambiente in modo che questo si presenti sotto l'aspetto più pittoresco. Anche per noi la prima operazione da compiere è di *ricercare il punto più adatto*.

La ricerca di tale punto ha tanto maggior valore in quanto lo schizzo che noi dobbiamo riprodurre non è fine a se stesso, ma ha lo scopo di offrire un'idea, quanto più possibile ampia, di un tratto di terreno e delle sue caratteristiche (viabilità, copertura, pendenze, ecc.). Non occorre in tal caso che colui al quale lo schizzo è destinato debba confrontare lo schizzo stesso col terreno, ma è necessario che venga prescelto un punto dal quale il panorama sia visto nel modo più comprensivo e dal quale, possibilmente, risulti la maggior quantità di particolari interessanti. Sono perciò necessari a tale ricerca tempo e possibilità, fattori che situazioni di guerra reale o di semplice manovra, possono limitare in modo notevole.

Però, nella maggioranza dei casi, un ufficiale che abbia ricevuto ordine di compiere una qualsiasi esplorazione o ricognizione, avrà diligentemente studiato, sulla carta topografica, prima di iniziare il suo servizio, la direzione di marcia indicatagli, le varie località dove dovrà sostare, gli elementi del terreno ai quali dovrà rivolgere con particolare cura la propria attenzione; si sarà fatto, infine, un'idea sommaria della zona da riconoscere, fissando bene in precedenza scopi e particolari di esecuzione degli ordini impartitigli.

Attraverso un esame così approfondito della carta, risulteranno chiaramente quelle zone o quei punti donde l'osservazione dei

Fig. 1.

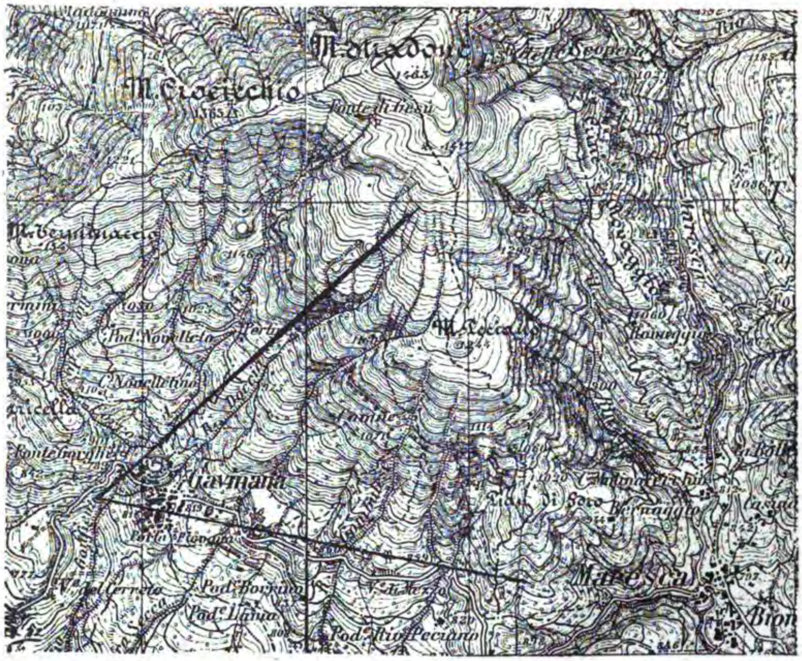


Fig. 2.

particolari importanti può riuscire di maggiore efficacia. E così, anche ammesso che l'ufficiale non possa disporre di molto tempo durante l'esplicazione del suo mandato, avrà sempre potuto all'atto pratico, notevolmente ridurre la ricerca del *punto di stazione*, dirigendosi sicuro verso la zona più adatta alla visione d'insieme del panorama, e limitandosi, ivi giunto, a scegliere il punto più conveniente. Luogo elevato, sempre che sia possibile, e, se vi siano, torri, campanili, o terrazze, che sono osservatori ottimi per una visione comprensiva. Prima però di impugnare la matita e di intraprendere il vero e proprio disegno, vi è una *seconda operazione preliminare* da compiere; dobbiamo orientarci. Carta topografica alla mano, individuiamo esattamente lo scenario naturale che ci si svela agli occhi nei suoi particolari, cime, quote, impluvi, valli, abitati, casolari, rotabili, sentieri. Questa normalissima operazione di orientamento che ognuno abitualmente compie, assume, nel nostro caso, particolare importanza. Capita infatti sovente che certi punti di stazione, o speciali condizioni di luce, producano inganni di visuale considerevoli. Più frequente fra tali fenomeni quello dell'« appiattimento », che si verifica quando non sono del tutto scomparse le brume mattutine, o si innalzano vapori dalla terra sotto i caldi raggi del sole meridiano; accade allora che si annullano quasi i valori del rilievo. E se a tali condizioni di luce si aggiunga un tono uniforme di colore, come quello che, ad esempio, offre una distesa di bosco di eguale densità e tipo, non si riesce a distinguere la netta soluzione di continuità che divide una linea di colline dalla montagna retrostante, nè tanto meno ad individuare l'avvallamento interposto. È chiaro che se ciò accade per elementi di tale entità, tanto più facile riesce l'inganno visivo per piccole pieghe del terreno o per lievissime alture, particolari minimi se vogliamo, ma che possiedono, nel campo tattico, importanza notevolissima. Riprodurre un panorama sotto tal punto di vista illusorio significa non solo allontanarsi dalla realtà, ma apportare, altresì, sulla valutazione e sulla attuazione di future eventuali azioni, dannose influenze.

Guardiamo infatti con attenzione il passaggio che abbiamo dinanzi (figura 1), nel quale l'uniformità del tono della fotografia riproduce in parte le condizioni dell'appiattimento. Molte particolarità anche ad un accurato esame, ci sfuggono.

Il paese è diviso in due grosse frazioni; l'una, quella di destra, più considerevole, si ammassa intorno alle due chiese — quella del campanile e quella più bassa dell'orologio — l'altra, a sinistra si arrampica su quella collinetta cui l'opera industre degli agricoltori ha terrazzato i fianchi per coltivarli. Ma, mentre a prima vista si direbbe che il piano antistante al paese non è altro che il naturale addolcirsi della pendenza montana, senza soluzione alcuna di continuità, un esame accurato ci mostra che fra quella montagna ed il paese esiste in realtà una notevole depressione. Così pure le due frazioni dell'abitato sono divise l'una dall'altra da un fosso alquanto profondo, che avvicinandosi al nostro punto di stazione, sembra cessare tutto ad un tratto in un breve pianoro boscoso; pura illusione anche questa, che solo una osservazione assai attenta, che deve in alcuni momenti essere vera e propria interpretazione, ed un esame accurato della carta topografica, dimostrano essere errata (vedi fig. 2).

Con ciò noi abbiamo compiuto un sommario lavoro di apprezzamento generale dei movimenti del terreno. Ora dobbiamo riprodurlo.

Per una più facile comprensione, dividiamo questa operazione in diverse fasi.

1ª FASE: **Impostazione dei capisaldi.** — In qualsiasi paesaggio si notano alcune particolarità che, oltre a colpire maggiormente l'attenzione, son quelle che rappresentano gli elementi di riconoscimento. Un albero con forme caratteristiche o con un tono speciale di colore, un cocuzzolo montano, la linea di una torre o di un campanile su di un agglomerato di case, costituiscono, per la fisonomia del panorama quelli che, per un volto umano, sono i segni caratteristici che nettamente lo differenziano. È quindi necessario iniziare il nostro lavoro da questi elementi inconfondibili, sia per permettere la immediata e facile identificazione del paesaggio disegnato, sia per ottenere da essi, variamente disposti sul terreno, una rete a larghe maglie di punti di riferimento, o *capisaldi* del disegno, che costituisca un primo impianto del lavoro da compiere. Circa la scelta di questi punti, quando lo schizzo debba servire ad individuare elementi del terreno, diremo in seguito, in modo più particolareggiato.

Naturalmente quanto maggiore è il numero di tali capisaldi, e più fitta in conseguenza la rete da essi formata, tanto più semplice viene poi a risultare il lavoro di riempimento e di completamento del disegno. Nel paesaggio che ci sta dinanzi possiamo individuare parecchi di tali capisaldi: le cime e quote della montagna (*A. B. C.*) (v. figg. 1 e 3), il piede della montagna (*D*), il piano costituente il culmine del mammellone terrazzato alla nostra sinistra (*E*), la casetta (*I*), la chiesa con l'orologio e quella con il campanile (*F. G.*), il ponte (*H*), l'albero bianco (*L.*); evidentemente ve ne ha a dovizia.

Dobbiamo ora riportarli su la carta da disegno, cioè riprodurre con una certa esattezza la posizione relativa che essi hanno sul terreno, e disporli nelle giuste proporzioni di distanza, sia in senso orizzontale che verticale.

Tale senso di proporzioni e di valori prospettici è in taluno cosa del tutto spontanea, ma chi non lo possiede può ottenere eguali risultati, talvolta forsanco più esatti perchè più controllati, con pazienza e con metodo assai semplice; in seguito, per acquistata abitudine, potrà diventare anche per lui cosa quasi naturale.

Chi ha idea delle superfici solide, può supporre che il panorama che lo circonda si sviluppi sopra una superficie cilindrica; se egli conduce, all'altezza dell'occhio un piano orizzontale, verrà a tagliare questa superficie cilindrica secondo un cerchio. Ora, se egli fa passare un piano verticale per l'occhio, questo piano taglierà la circonferenza del piano orizzontale in un *punto* detto *« di vista »*. Tale punto sarà quindi la proiezione orizzontale dell'occhio

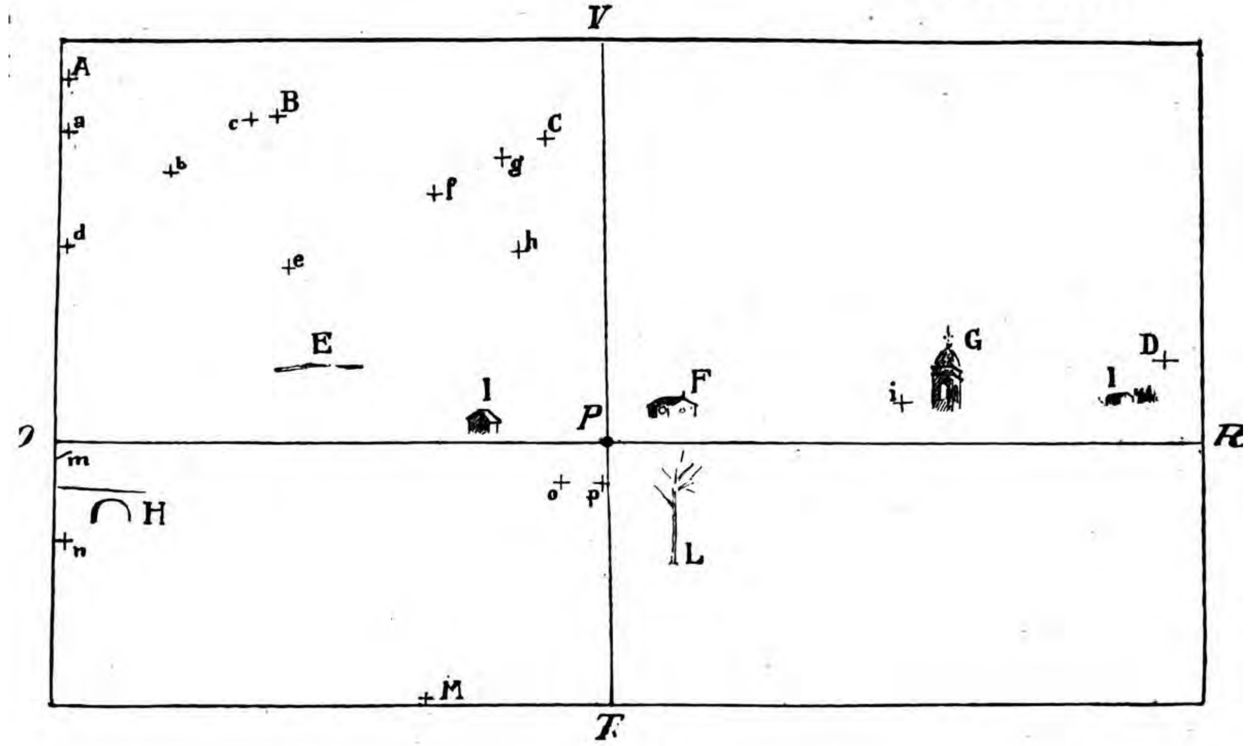

V
A
a
b
c
B
C
g
f
d
h
e
E
G
D
l
F
i
l
P
O
R
m
H
o
p
n
L
M
T

Fig. 3.

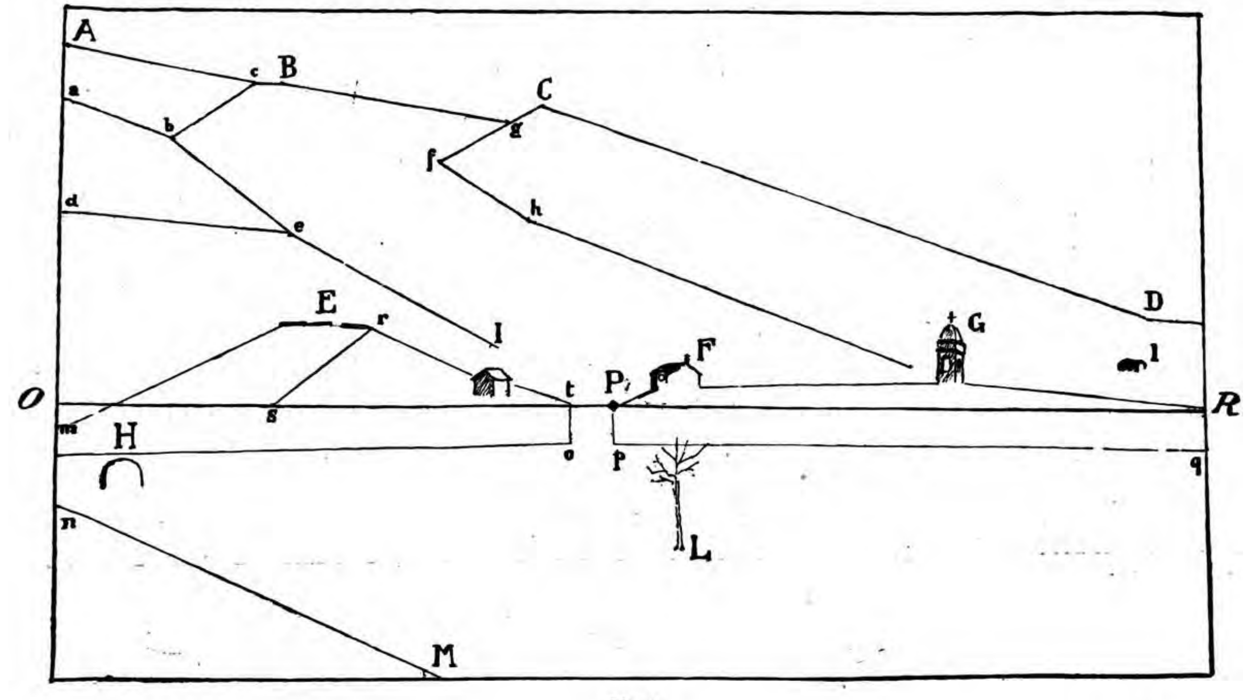

A
a
c
B
C
b
g
f
d
h
e
E
r
l
D
G
F
l
O
P
t
R
m
s
H
o
p
q
n
L
M

Fig. 4.

4

dell'osservatore, proiezione che converrà far coincidere con un elemento centrale del paesaggio da riprodurre.

Segnamolo sul foglio (*P*), (fig. 3). Naturalmente, la sezione orizzontale che abbiamo immaginato a livello dei nostri occhi e che forma sulla superficie della faccia cilindrica un arco, determina, nel suo sviluppo sul piano del foglio da disegno, una retta orizzontale, quella che disegneremo, chiamandola *OR*. Tale retta ha grande importanza, in quanto costituisce *l'orizzonte del panorama*; a seconda infatti che i vari particolari di esso si trovano al di sopra o al di sotto dell'orizzonte, essi si presentano in maniera diversa e debbono essere riprodotti con speciali regole geometriche.

Facciamo poi passare per il punto *P* la perpendicolare alla retta *O R*; avremo così la *V. T.* Con le rette *O. R.* e *V. T.* abbiamo costruito una sommaria quadrettatura, e più facile diventa quindi il riportare nei vari riparti i capisaldi che abbiamo prima esaminato. Tutto sta ora nel compiere con la maggiore esattezza possibile la misurazione delle distanze orizzontali e verticali che intercorrono tra essi ed il punto di vista, tra essi e l'orizzonte. Cosa assai semplice, quando si impari a traguardare sempre partendo dal punto centrale o *punto di vista*, che avremo precedentemente localizzato in qualche particolare del terreno — roccia, albero, spigolo di casa, ecc. — e dall'*orizzonte panoramico*, ogni caposaldo.

Ciò si può fare nel più semplice dei modi, con una matita, con un doppio centimetro, con una asticciola qualsiasi, portati a conveniente distanza dall'occhio e segnando, volta a volta, con il pollice, la distanza che viene a risultare. In tali misurazioni, l'improvvisato regoletto deve essere portato ad una distanza costante dall'occhio, sempre corrispondente a quella che ha il foglio da disegno dall'occhio stesso.

In tal maniera riusciremo a disporre convenientemente sul foglio tutti i capisaldi. Ma per rendere più fitta, e quindi più approssimata al reale movimento del terreno, la rete di essi, possiamo interpolarne degli altri. E li cerchiamo in quei punti ove specialmente si incrociano o si congiungono le linee essenziali del panorama; confluenze di impluvi, origini di costoni, ecc. Sono questi i punti che abbiamo indicato con le lettere *a, b, c, d, e, f, g, h, i, l, m, n, o, p*.

2ª FASE: **Abbozzo geometrico del panorama.** — Ora che abbiamo ben fissati sul foglio i capisaldi del panorama, congiungiamo con semplici rette, i vari capisaldi. E poichè questi segni, che ora tracciamo, debbono servirci di semplice base per il lavoro vero e proprio, onde su essi dovrà essere sovrapposta la linea che deve dare la migliore immagine della realtà, basta che siano appena accennati, nè vi è bisogno di aiutarci col righello.

Ecco dunque che la linea spezzata *A, B, C, D* (v. fig. 4) ci offre la impostazione scheletrica della linea stagliata dalla montagna contro il cielo, mentre *H, E, I, P, F, G, R*, ci indicano approssimativamente la linea del cocuzzolo terrazzato alla nostra sinistra e l'andamento generale dell'abitato. Ma veniamo ad un'analisi più minuta, approfittando dei punti di riferimento secondari di cui già ci siamo valsi, riunendo opportunamente — e sempre tenendo d'occhio il terreno — i punti *a, b, c, d, e, f, g, h, i.* Verremo ad ottenere la rete dei valloncelli, impluvi e rughe che solca il pendio della montagna: così come *r, s*, limitano il margine sinistro dell'abitato e *p, q*, il perimetro del paese, ed infine *n, M* il pendio a terrazze a sinistra oltre il quale scorre il fosso che si porta fino ai nostri piedi.

Ed i punti *L* ed *l*? Evidentemente non servono a nulla per il lavoro di impostazione da noi intrapreso, ma stanno a dimostrare che la scelta dei capisaldi va fatta con opportuno criterio; quello cioè di ricercare elementi particolari del terreno i quali, non solo appaiano visibili ed identificabili, ma che costituiscano altresì punti necessari ad imbastire lo schema lineare del paesaggio da riprodurre. Fare l'occhio a tali punti, discriminarli cioè dalla massa dei particolari, dando ad essi il voluto valore per lo scopo al quale si tende, è facoltà che solo attraverso l'esperienza si ottiene e si affina. Tuttavia tale criterio va tenuto ben presente affinchè il lavoro d'impostazione del disegno panoramico sia ben mantenuto nei limiti della maggiore possibile celerità, spesso imposta dalle circostanze, raggiungendo nel contempo il migliore effetto di riproduzione.

Chiusa questa parentesi, esaminiamo quello che abbiamo realizzato in questa seconda fase. Evidentemente non possiamo affermare che quei pochi tratti rettilinei che vanno e vengono in ogni direzione, che s'incrociano o divergono, offrano una sia pur lontana idea del paesaggio che abbiamo dinanzi agli occhi. Troviamo però in essi la base per intraprendere sicuri il disegno vero e proprio; abbiamo quindi compiuto un gran passo. E se il disegno che ne dovrà risultare avrà inevitabili imperfezioni, dovute ad inettitudine di principiante o a inesperienza, non mancherà però di riprodurre con una certa approssimazione la realtà. Quello cioè che a noi basta, poichè non vogliamo creare un'opera d'arte. Ma quando sulla base, anche se relativa del nostro lavoro avremo aggiunto una figurazione comprensibile di ciò che particolarmente interessa a noi militari, in quel dato momento e per quel determinato fine, avremo allora pienamente raggiunto il nostro scopo.

Nel prossimo fascicolo tratteremo la terza fase e cioè il disegno dei contorni (forme del terreno, vegetazione, abitati).

TACCUINO DEL COMANDANTE

Camerata ufficiale, tu hai certo pensato, ed espresso ai tuoi collaboratori, idee essenziali per quell'opera educativa ed addestrativa ch'è sacra missione di ogni conduttore di uomini. Ma sei comandante di reparto in guerra! Sei assillato da ogni sorta di piccole e grandi cure: non hai avuto nè avrai tempo di fissar quelle idee su carta, per meglio ricordarle e diffonderle. Lo facciamo noi, in vece tua, nel Taccuino del Comandante

Anche se il **LAVORO** non fosse necessario come fonte di produzione sarebbe pur sempre sommamente utile quale fonte di salute corporale e spirituale.

Sovrintendere al lavoro altrui non è opera di pura tecnica; è altresì, e principalmente, opera di arte. Nell'ambiente militare essa acquista il carattere di delicato cesello: **cesello di anime.**

Infatti non si tratta — qui — di ottener semplicemente un dato prodotto in quantità e qualità quanto più possibile elevate: si tratta di formare insieme corpi ed anime, di armonizzare e fondere personalità disparate, pur lasciando in ciascuna di esse — anzi accentuando — senso di autonomia e spirito d'iniziativa.

L'assenza di uno scopo materialistico individuale costituisce difficoltà, ma soltanto in primo tempo: poi diventa elemento favorevole ai fini educativi. La difficoltà iniziale si vince col conferire al lavoro, anche se faticoso, caratteristiche tali da renderlo interessante, e quanto più possibile allettante.

Non certo col solo proclamar che « l'ozio è il padre di tutti i vizi » si può sperare di indurre a volenteroso lavoro individui che del lavoro non sentano — per connaturata abitudine — la necessità come di elemento fondamentale di vita; ma certo si indurranno agevolmente tutti i soggetti a dare di buon grado forza di attenzione e di muscoli se preventivamente si sia saputo rendere accettevole la fatica grazie ad una certezza di utilità o ad un presentimento di soddisfazione morale.

Anche qui si tratta di avvincere le anime: attrarle verso il lavoro è la premessa indispensabile per condurle ad amare l'ambiente; e far loro amare l'ambiente vuol dire legarle con vincolo affettuoso e spontaneo al capo che a quell'ambiente dà vita e norma.

Un capo può esser apprezzato e benvoluto dai suoi uomini, come persona; ma se non saprà ottenerne generosa e diligente prestazione, non riuscirà mai a dare al reparto nè coesione, nè spirito.

Organizzare il lavoro da parte di una collettività vuol dire crearne regolarne manovrarne la vita.

E creare una vita collettiva vuol dire donare l'anima propria, e sentirla ingigantita nella vigorosa molteplice vitalità della propria creatura; poichè in questa come in tutte le opere a fondo precipuamente psicologico, l'azione rimbalza verso l'autore come luce chiarificatrice della realtà e inspiratrice di più elaborate idee e di più appassionata dedizione.

Non v'è occupazione, per umile ch'essa sia, la quale non costituisca occasione e mezzo di esercizio, di affinamento, di elevazione.

Nè questa affermazione sembri artificio per rendere accetta al comandante idealista l'esistenza insopprimibile di certi modestissimi servizi che distolgono i suoi uomini dalle istruzioni diremo così « nobili ». Essa è invece voce di verità; chè, anzi, i suggerimenti perfezionatori e le suggestioni educative sono tanto più efficaci quanto più modeste sono le operazioni dalle quali traggono spunto e nelle quali trovano riprova.

Le virtù pratiche infatti, si conferiscono anzitutto per via di abitudine; e l'abitudine buona riesce meno difficile ad assumersi — anche se si debba sostituirla ad altra men buona e già inveterata — quando sia riferita a lavoro semplice.

E la necessità di afferrare e sfruttare ogni anche minima circostanza per agevolare ai soggetti l'assunzione di nuove abitudini in luogo di altre inveterate, emerge chiara a chi pensi quanto sia difficile anche a persone superiori imporre a se stesse l'abbandono di consuetudini inserite da tempo nel quotidiano meccanismo della vita.

Non soltanto per i suoi frutti materiali, e nemmeno per il solo suo aspetto puramente etico, **« il lavoro è la cosa più solenne più nobile più sacra della vita ».** Lo è anche per la sua impareggiabile efficacia formativa e perfezionatrice della mentalità, del sentimento, dell'intelletto di tutti coloro che vi cooperano: capi, gerarchi, gregari.

Ciò naturalmente a condizione ch'esso sia accuratamente predisposto e diligentemente condotto con sensibilità abilità energia. Ed a condizione altresì che questa azione preordinatrice regolatrice e continuamente miglioratrice non sia limitata ad alcune ore e ad alcune opere, ma si estenda a tutti i momenti ed a tutte le occupazioni, nessuna esclusa: naturalmente assumendo — in certe parti della giornata in cui occorre dare agli uomini riposo o libertà — l'aspetto del consiglio affettuoso o della premurosa ma discreta provvidenza.

Come sempre, la eventuale inerzia o la men frequente riluttanza dei dipendenti è vinta, prima ancora di manifestarsi, dall'esempio luminoso dei capi. La loro sollecitudine appassionata, la loro operosità instancabile, la opportunità tempestività ed utilità dei loro provvedimenti fanno leva sullo spirito d'imitazione, accentuano la doverosità del contraccambio, dànno risalto ad ogni riprovevole svogliatezza.

Ed a mano a mano che l'esempio fa proseliti, la inerzia anche passeggera prende l'aspetto odioso di egoistica evasione, l'amor proprio di ognuno si connette con la devozione al dovere comune, la fatica assume tono di nobiltà.

Nell'operosa esistenza del reparto non v'è uomo che non senta con giusto orgoglio la propria importanza, derivante dalla utilità ed anzi necessità della propria opera; non v'è uomo che s'abbandoni all'amaro rimpianto delle giornate sottratte dal servizio militare alla sua attività privata; poichè tutti sentono che ben più ampio è il vantaggio per la Patria, ed anche per loro stessi.

Così — assai più che la lotta diretta — vale a debellare la pigrizia il lavoro gioioso, che uccide i germi delle dannose fantasticherie, dei deprimenti pensieri, delle pessimistiche illazioni, delle pericolose suggestioni, con la sana consistenza e con la ferrea necessità dei suoi sviluppi e dei suoi fini.

Infatti mentre i mòniti più severi non trovano nell'animo del pigro alcun punto d'appiglio, l'opera avveduta del capo, organizzatore e conduttore della operosa vita del reparto, individua in ciascuno dei dipendenti l'elemento di debolezza e ad esso contrappone il rimedio del giusto consiglio e dell'opportuna incombenza: rende l'uno e l'altra accetti con l'arte persuasiva che segnala i pericoli e fa apprezzare i risultati; suscita insieme con la fiducia anche un più elevato concetto della vita e risveglia così la sopita volontà.

A questa opera preziosa concorrono, senza nemmeno avvedersene, i migliori tra i gregari, i quali, nell'atmosfera creata dall'ingegnosità previdente e provvidente del comandante, agiscono sui camerati per via di mutuo insegnamento e di sana emulazione scevra d'esagerato amor proprio individuale e sbocciante in amor proprio collettivo fatto di affetto e di fierezza per il proprio reparto senza ombre di gelosia e tanto meno di sprezzo per gli altri reparti: consapevole e composta dignità di famiglia unita, operante in cordiale reciprocità con altre famiglie egualmente unite e dignitose.

L'organizzazione del lavoro nel reparto deve alternare e, ove possibile, conglobare in giuste proporzioni le attività più direttamente inerenti allo impiego in guerra con quelle tendenti alla educazione fisica e morale ed allo sviluppo delle abilità produttive e logistiche rese ora più necessarie e preziose dal prolungarsi dei conflitti.

In tutte debbono essere accentuati: la essenza morale ed il carattere disciplinare del lavoro, la utilità di ogni perfezionamento, l'efficacia talora meravigliosa della armonia dei movimenti e della convergenza degli sforzi in operazioni collettive ben dirette e fedelmente eseguite.

È evidente che, in questa azione regolatrice educativa armonizzatrice, il capo trova il miglior campo ed il più prezioso mezzo per affinar se stesso sia nell'arte di elevare il rendimento del proprio reparto sia nella abilità d'impiegarlo in guerra.

Se sei molto giovane e poco esperto non ascoltare la voce dell'io inferiore che inganna la tua coscienza con l'insinuarti che organizzazione è formalismo irrigidimento appesantimento. Senza dubbio l'eccesso di organizzazione contrasta con l'elasticità dell'adattamento ad impreviste circostanze ed a nuove finalità; ma non è men vero che la intelligente opera organizzativa snellisce la funzionalità dell'insieme pur assicurando al capo la piena padronanza d'ogni mossa e, in conseguenza, ogni possibilità di agile manovra.

Dalla gioia del lavoro nasce l'attaccamento per l'ordine sociale; da questo l'ostilità verso chiunque cerchi di turbarlo, l'odio verso chiunque tenti di sovvertirlo, l'appassionata volontà di prepararsi a difenderlo, l'accanimento nella lotta per conservarne integro il prezioso dono.

Tutto sta nel saper creare e mantenere vivo il gusto del lavoro attraverso l'apprezzamento delle soddisfazioni piene e incancellabili ch'esso direttamente o indirettamente accorda ai suoi fedeli.

Per essere apprezzate, le gioie del lavoro debbono superare la voluttà dell'inerzia, il piacere delle occupazioni inutili, la paradossale eteròclita frenesia per certi inconcludenti svaghi con i quali taluni riempiono le ore così dette libere. Non è impresa agevole poichè non si attua applicando formule bensì studiando, individuo per individuo, le caratteristiche della mentalità e delle abitudini, e da esse partendo, con piano dolcemente inclinato, verso l'ascesa.

E mentre si opera sui singoli si deve agire sull'ambiente, costituendo conservando ed onorando una **aristocrazia del lavoro**, intesa come schiera eletta per distinzione e dignità acquisite attraverso al perfezionamento delle proprie **capacità produttive** in ogni ramo praticamente utile della umana attività, sia **manuale** sia **intellettuale**.

Questa ultima inveterata differenziazione del lavoro merita ormai d'essere attenuata e gradualmente eliminata, parallelamente al diffondersi nella massa del concetto che non esiste mestiere puramente manuale poichè *sempre* il cervello deve regolare migliorare render più rapida e più redditizia l'opera delle mani e dei muscoli; così come non v'è occupazione intellettuale che non esiga opportuna alternanza col lavoro fisico, non foss'altro che per disintossicare il cervello e distendere i nervi.

E poichè ogni nemico deve essere attaccato sempre da più direzioni e con tutti i mezzi disponibili, occorre ancora creare pian piano in ciascuno il disgusto per la propria mediocrità facendo agire — evitando perciò di mortificarlo — l'amor proprio e coltivando gelosamente la fierezza individuale: fierezza di rendere, d'essere considerato, di sentirsi stimato.

Tutti i principî che s'applicano al lavoro materialmente produttivo sono utilmente applicabili al lavoro organizzativo, addestrativo, esecutivo, in quanto costituire preparare impiegare una unità militare significa produrre quanto di più indispensabile esista per il divenire della nazione, per la conservazione cioè di quanto ci è più caro: per la ragion d'essere di noi stessi.

La pigrizia e il disordine rovinano individui famiglie e popoli: il lavoro ordinato ed elevato a nobile missione conferisce loro dignità, potenza, sicurezza per l'avvenire.

E la parte più sacra di questa nobile missione è quella che consiste nel difendere il diritto al lavoro stesso ed ai suoi frutti: non si può esser vero lavoratore nel senso altissimo che noi diamo a tale qualità, senza essere un combattente.

Chi ha fede nella santità del proprio lavoro, ha fede nella santità della guerra tendente a proteggere e potenziare questo lavoro e l'ordine sociale che ne è quadro e compendio.

Come non riconoscere allora che la migliore formazione del combattente deve avere come presupposto la piena formazione del cittadino e la compenetrazione tra vita sociale e vita militare?

Non vi è certezza di profitto, nè solidità di fortuna all'infuori del trinomio: **idea-lavoro-lotta;** questo presuppone: **intelletto-volontà-combattività,** che a loro volta s'applicano attraverso **fatica-resistenza-sacrificio.**

Il fante che prepara se stesso e le proprie armi, e poi marcia al nemico ed affronta e supera le durezze del cammino ed infine vince in sè ogni pur legittimo attaccamento alla vita per meglio lottare e vincere, è la personificazione più fedele e più espressivamente sintetica della umanità instancabilmente operosa e fiduciosamente anelante a sempre più alte e luminose mète.

L'odierna guerra sui fiumi

SCIENZA TECNICA E GUERRA

del colonnello **BRUNO CAPPUCCINI**

I. — Premessa.

Se c'è una particolare modalità d'azione che, col passar del tempo, meno si discosta dalle sue forme anteriori, questa è proprio la " **guerra sui fiumi** ". Tanto è vero che — pur restando rigorosamente in argomento — il solito ricercatore di curiosità storiche (di regola avvezzo a scavalcare i secoli a quattro a quattro, come si fa con le scale di casa) può, anche stavolta, risalir d'epoca in epoca, fino agli anni felici della regina Semiramide. Regina che, a quanto sembra, avrebbe promosso l'adozione dei ponti d'equipaggio su barche di rame, assai più commendevoli dei suoi giardini pensili, d'ignota fattura ma di maggiore accessibilità, nei confronti degli antichi cronisti e novellieri.

(Il che starebbe, fra parentesi, a dimostrare che la spinosa questione della barca metallica era già stata affrontata e risolta, molto tempo prima che gli studiosi contemporanei l'annegassero in un mare d'inchiostro e di recriminazioni).

Tuttociò vale soltanto da un punto di vista tattico, quale è quello relativo alle operazioni di forzamento e di valicamento, a scopo bellico, di fiumi, rivi e torrenti. Ma non è del pari ammissibile tecnicamente parlando, poichè le modalità d'impiego e le caratteristiche dei mezzi oggi in uso, differiscono notevolmente da quanto i maggiori nostri ebbero a praticare ed a conoscere, appena nel secolo scorso.

Ne consegue che — se non altro a questo ultimo proposito — il cortese lettore può ben dare una scorsa al presente articolo, con la quasi certezza di non esser menato come il can per l'aia.

Perchè, se è vero che di trattati o di saggi intestati al passaggio dei corsi d'acqua qualsiasi mercato letterario largamente abbonda, è altresì innegabile che la quasi loro totalità abbraccia campi quasi esclusivamente teorici, quando non vuol riferirsi a tempi od a materiali del tutto trapassati.

L'importante non è dunque il sapere che i fiumi tuttora si attraversano con modalità all'incirca analoghe a quelle attuate da Giulio Cesare sul Reno o da Napoleone sulla Beresina. Preme invece, molto di, più l'aver nozione di quanto la recente esperienza ha insegnato, ogni qualvolta è occorso proiettare dall'una all'altra sponda d'un fiume le enormi masse di armati ammesse dalla guerra moderna.

Senza contare che le masse stesse non son più solamente dotate di qualche prolunga, ma bensì di migliaia di mezzi motocorazzati, pesanti fino a qualche diecina di tonnellate ed agenti in tempi ristrettissimi e su terreni battuti da fuochi frontali ed incrociati, dei quali gli antichi condottieri non ebbero nemmen la più pallida idea.

Il che significa che il problema considerato non cambia mai d'impostazione ma che le odierne sue soluzioni son ben altre che in passato, specie se si tien conto del fatto che, sugli attuali campi di battaglia, può ritenersi ormai praticata una netta separazione fra le esigenze di ordine tattico o strategico e quelle di natura logistica.

N. 1 — Pattuglie di bersaglieri della 3ª Divisione "Celere" passano il Nipro su canotti di gomma.

N. 2. - Traghettamento di un pezzo d'artiglieria su due canotti di gomma.

In tale considerazione ed ai fini di una maggior chiarezza, riteniamo conveniente suddividere la materia in esame nelle parti che seguono:

a) traghetti;

b) passaggi leggeri d'avanguardia;

c) ponti tattici;

d) ponti logistici.

Questa ripartizione è di vecchia data, tanto è vero che, negli ultimi 50 anni, è stata creata, abolita e rimessa in uso per più volte di seguito. Comunque, rende bene l'idea, meritando perciò di esser ripristinata, in vista dei criteri operativi precedentemente enunciati, nonchè della convenienza di contenere la narrazione in un ambito quasi esclusivamente tecnico, dato che una ulteriore esplorazione di quello tattico non direbbe gran che di nuovo.

In particolare, ognuno dei predetti capitoli comprenderà tutte le notizie e tutti i dati ad essi pertinenti (descrizione dei più importanti materiali; loro assegnazione organica; impiego e comportamento dei materiali stessi alla prova del fuoco, ecc.).

Soggiungesi che, per non incorrere nelle già deprecate lungaggini ricalcate le une sulle altre, chi scrive si guarderà bene di risalire ai tempi di Semiramide, come taluno può aver temuto leggendo l'esordio, appositamente scritto per snellire ancora l'esigua schiera dei lettori, onde far si che la discussione sia riservata ai soli cui veramente interessa.

Ciò posto — ora che siamo restati in famiglia — diciamo pure che non andremo al di là del 1° settembre 1939 e che, nello sceglier fior da fiore, tenteremo di porre in particolare risalto gli insegnamenti desumibili dalla campagna di Russia, che può ben dirsi protagonista di una spettacolosa guerra sui fiumi.

Guerra veramente esplosa — come tutti sanno — fra gli ultimi di giugno ed i primi di luglio del 1941 dal Pruth alla Beresina, da una parte, nonchè sulle rive di numerosi altri corsi quali il Nistro, il Nipro, la Schara, la Jasselda, la Wilitza, il Narew, il Gorgiu e via dicendo.

II. - I traghetti.

Anche questa locuzione ha fatto il suo tempo. Ma conviene adoperarla lo stesso, per non confonder le idee con termini nuovi.

Pertanto, quand'è che si traghetta?

Si traghetta quando occorre spingere al di là di un corso d'acqua, sia i manipoli di audaci, sia le formazioni relativamente modeste cui vien commesso l'incar'co di azioni di sorpresa o di protezione del gittamento di più stabili passaggi (teste di ponte).

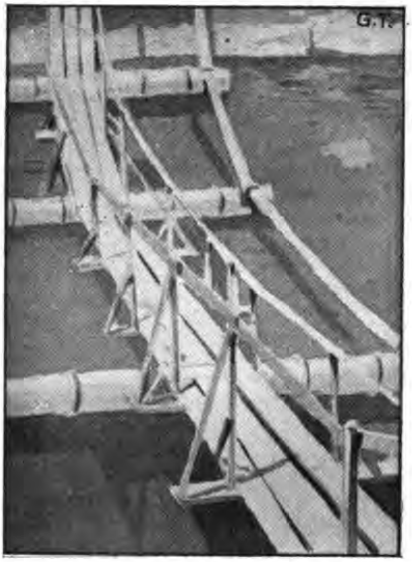
Tutto questo è arcinoto, come non ignorasi la circostanza in cui, per aver modo di sottrarre al fuoco delle mitragliatrici e delle artiglierie da campagna dell'avversario i vari lavori di costruzione, occorre conferire alle predette teste di ponte estensioni variabili dai tre ai sessanta chilometri. Ma tralasciamo pure un argomento del genere, per non cadere nelle solite cosiderazioni di ordine strategico-tattico o fortificatorio. Torniamo piuttosto ai traghetti, per stabilire — prima d'ogni altra cosa — che, mai come nel caso in esame, va tenuto presente e scrupolosamente osservato il principio della **« progressività »**.

N 3. - Zatterina ungherese con tavolato centrale.

Che cosa vuol significare questa progressività ?

Significa che lo scopo delle predette teste di ponte non è mai fine a sè stesso, va considerato solamente in funzione del grado di sicurezza che fa d'uopo accordare al gittamento dei ponti di equipaggio o di circostanza, destinati ad assicurare il transito di masse quasi sempre ingenti.

Va da sè che le masse stesse debbon portare al seguito macchine, mezzi e veicoli di un certo tonnellaggio, se voglion godere dei requisiti di autonomia e di potenza loro occorrenti, ai fini delle azioni a più largo respiro, da svolgere al di là delle prime occupazioni (ponti tattici).



N. 4. - Passerella su galleggianti costituiti da fusti vuoti di benzina.

Successivamente, cioè una volta allargate le operazioni fino a portare, in tangenza coi fiumi considerati, le sfere d'azione pertinenti alle grandi unità di ordine superiore, è il caso di veder subentrare alle primitive direzioni d'attacco altrettanti itinerari logistici atti ad incanalare, senza eccessivi rigurgiti, le tumultuose correnti di rifornimento e di sgombro destinate a concedere ai reparti sufficienti possibilità di vita e di azione (ponti logistici).

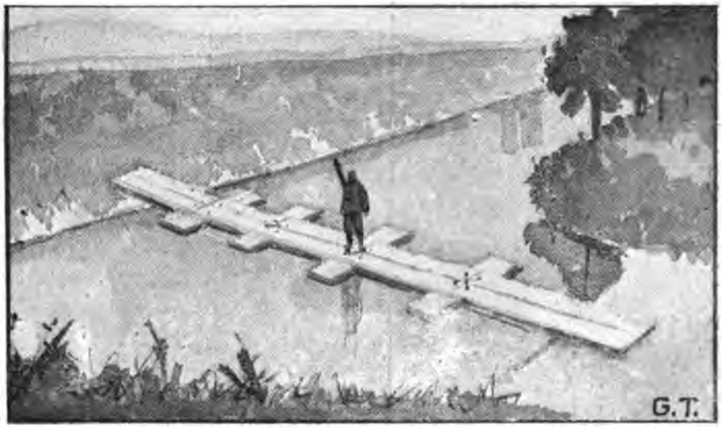
Nè occorre aggiungere che, all'aumentata mole dei traffici, devon far riscontro corrispondenti aumenti di celerità e di tonnellaggio dei carichi singoli e, pertanto, una maggiore stabilità delle varie strutture da ponte.

Questo vale in linea generale perchè — come avremo occasione di constatare — non mancheranno nemmeno i casi in cui, pur non abbandonando il campo tattico, accadrà di vedere che il carro armato di tipo medio sta per sottoporre le diverse strutture portanti a tormenti tali da non avere alcun riscontro con quelli che ebbero a corrispondergli dal 1914 al 1918.

Ma, in merito a simili scherzi del progresso, avremo ancora occasione di dire. Per il momento, basta ricordare che l'accennato criterio della progressività dei passaggi, va imponendosi al punto di obbligare alla introduzione, fra i ponti tattici ed i traghetti, di una nuova categoria di passaggi leggeri e leggerissimi di avanguardia.

E ciò anche a voler prescindere dall'ormai accertata esistenza di innumerevoli sfumature di tipi e di modalità, nello stesso ambito delle quattro categorie precedentemente enunciate.

Quanto sopra premesso, incominciamo col vedere quel che sta avvenendo in tema di traghetti.



N. 5. - Passerella di tavole.

Fino a qualche diecina di anni fa, gli antesignani della guerra sui fiumi non passavano che a guado, a nuoto od a bordo delle imbarcazioni da ponte.

Seguivano cioè gli stessi procedimenti usati da Orazio Coclite sul Tevere e da Annibale sulla Trebbia.

Oggi, invece, le cose vanno un pò diversamente, poichè sta per farsi strada il nuovo criterio dell'adattamento umano al liquido elemento.

Da qui l'idea del soldato anfibio, che par tolta di peso dagli avventurosi racconti del Rovida, di Verne e del Salgari.

Soldato anfibio che non vuol essere il solito nuotatore, ma bensì l'utente di speciali dispositivi tecnici di sostentamento e di propulsione. A proposito di nuotatori, sarebbe il caso di rifarsi dai giapponesi. Ma, dato che questi ultimi hanno agito quasi esclusivamente in mare e più precisamente in vere e proprie operazioni di sbarco, eviteremo di parlarne.

Ricorderemo però, pur rimanendo in assunto, che fra le predette truppe natanti, meritano una speciale menzione quelle che, agli ordini degli olimpionici Reizo Koike e Saburo Fto riuscirono, lavorando sott'acqua, ad aprire un passaggio fra gli sbarramenti minati di Hong Kong.

E, prima di passar oltre, rammenteremo altresì che, durante l'offensiva tedesca del 1941 su Kiew, i sovietici effettuarono una interessante operazione a ritroso sul Tatarew facendolo guadare, all'altezza di Jitomir, da notevoli forze, debitamente inquadrate e protette da speciali drappelli di abili nuotatori.

Quel che però maggiormente preme sapere è che i russi impiegano — sembra con ottimi risultati — un vestito impermeabile tipo P.K.T. del peso di kg. 16, atto a consentire la permanenza in acqua di speciali truppe.

Sono stati inoltre catturati sul Donez alcuni soldati muniti di un salvagente adattabile al ventre, nonchè di un paio di piccole pagaje, del tutto simili ai soffietti o ventole coi quali le massaie di campagna del buon tempo antico attizzavano il fuoco. In tal modo gli argonauti novelli, completamente armati ed equipaggiati, sarebbero risultati in condizione di galleggiare ed anche di muoversi abbastanza bene, in acque relativamente tranquille.

In ultimo, sembra che i sullodati figli di Stalin siano ancora in possesso di tute di gomma, terminanti in un paio di stivaloni pesanti e munite di una specie di pinna, pure di gomma, capace di conferire al rispettivo utente requisiti di impermeabilità e di sicurezza superiori a quelle dei comuni scafandri.

Questo è quanto è stato possibile conoscere fino ad oggi.

Non è però del tutto improbabile che gli stessi genieri guidati dal sottotenente nipponico Hogiwara cui venne commesso, l'8 febbraio 1942, l'importante incarico di riconoscere e di riattare l'interruzione britannica del ponte di Singapore (stretto di Johore) disponessero di qualche dispositivo del genere, dal momento che, per parecchie ore, lavorarono sott'acqua.

Lo stesso dicasi nei confronti di taluni gregari dei «commandos» anfibi, da Lord Mountbatten a più riprese ma inutilmente lanciati contro le spiagge francesi di Bougival, Saint Nazaire e Dieppe, dopo aver loro imbrattata artisticamente la faccia con tinte civettuole, come il nero ed il verde.

N. 6. - Incontrando un corso d'acqua, le truppe finlandesi, impiegano le slitte per costruirsi un passaggio.

Una volta che le primissime truppe natanti son giunte all'altra riva, è chiaro che occorre farle seguir subito da qualche

N. 7. - Passerella sospesa.

rincalzo. Ecco i primi traghetti, effettuati con mezzi regolamentari o di fortuna, dei quali daremo ora qualche cenno, avvertendo che il loro incremento deve esser visto quasi esclusivamente in funzione dell'odierno conflitto mondiale.

Al riguardo, c'è da dire che l'iniziale impiego dei più opportuni dispositivi tecnici venne praticato dai tedeschi. I loro canotti pneumatici infatti, incominciarono con l'offrire ottimi risultati lungo le linee fluviali del Belgio (operazioni di sorpresa contro il forte di Eben Emael, ecc.). Oggi tali canotti sono in distribuzione anche presso altri eserciti, come rilevasi da una delle fotografie qui riprodotte, la quale ritrae alcune pattuglie di bersaglieri della nostra 3ª divisione celere, in procinto di traghettare il Nipro (fig. 1).

Tornando al materiale tedesco, specifichiamo che esso comprende due tipi di canotti (Schlauchboot) e cioè:

un tipo piccolo, per tre uomini;

un tipo grande, per 12 uomini;

Si ritiene che la fanteria germanica disponga di:

9 battelli piccoli, presso ciascun comando di reggimento;

46 battelli piccoli e 12 grandi presso ogni battaglione.

Cosicchè le possibilità di traghettamento consentite a ciascun reggimento di fanteria, apparirebbero assai notevoli (873 uomini).

Possibilità relativamente più grandi risulterebbero inoltre riservate ai plotoni pionieri dei gruppi esploranti (5 battelli piccoli e 5 grandi caricati su due autocarri). I piccoli porterebbero 4 uomini ed una mitragliatrice ciascuno; i grandi due motocicli od un motocarrello oppure un cannone da 75 per fanteria. Sembra poi che, con tutti e 11 i galleggianti, sia possibile costruire venti metri di passerella leggera.

Ma non precorriamo i tempi, col tirare in ballo le passerelle e vediamo di dare un'occhiata all'esercito rosso, fra le cui dotazioni di maggior rilievo, ai fini del traghettamento collettivo di truppe, sono da annoverare:

a) il sacco impermeabile Polianskj del peso di 2 chilogrammi e delle dimensioni di m. 0,30 × 0,70. Si gonfia con una comune pompa da bicicletta. Può servire a tenere a galla due uomini. Con 32 di questi sacchi si traghetta un cannone ed ogni reggimento di fanteria ne ha tanti da poter costruire una passerella di 60 metri;

b) il sacco galleggiante tipo Jolskin, assegnato agli zappatori di cavalleria, per il traghetto di quadrupedi. Si riempie di fieno o paglia e pesa 2 chilogrammi;

c) il galleggiante T. J. Z. costituito da un sacco impermeabile ripieno di kapok lungo m. 2,75 e della portata di 350 chilogrammi. Serve per il traghettamento di tre o quattro uomini;

d) il battello di gomma per 4 uomini dotati di una mitragliatrice leggera. Pesa 82 chilogrammi, ha una portata di 700 chilogrammi e si gonfia in cinque minuti. Quando è colpito, galleggia ancora per circa un quarto d'ora, prima di affondare.

A molti di questi mezzi, i russi applicano spesso un motorino fuori bordo.

Quest'ultima realizzazione, induce subito a pensare ad una categoria d'imbarcazioni di molto maggior rendimento. Cioè ai «canotti d'assalto»:

allestiti dai finlandesi in Carelia e sul lago Ladoga, mediante adattamento di un motore alle comuni barche locali, normalmente capaci di 5 uomini;

di tipo tedesco (Sturmboot) capaci di trasportare 12 uomini completamente armati ed equipaggiati. Queste imbarcazioni furono impiegate per la prima volta sul Reno, durante le operazioni contro la linea Maginot, sia per il passaggio delle truppe d'avanguardia, sia per la protezione delle operazioni di gittamento dei comuni ponti di equipaggio. Riuniti in apposite compagnie, gli Sturmboot servirono a Breisach per il trasferimento dall'una all'altra riva di 2000 armati. Lo stesso avvenne nel 1941 sul Nipro;

di tipo americano (per 6 o per 9 uomini armati di mitragliatrici).

Un'altra varietà di mezzi di passaggio celerissimi ed armati, è costituita da quella dei motoscafi di portata variabilissima che, al limite, può arrivare fino a comprendere i «Mas» che gli italiani han fatto così brillantemente evoluire sul lago Ladoga.

Trattato così, molto sommariamente, il tema dei canotti, è il caso di dir qualcosa delle zattere, spesso impiegate dai germanici sui fiumi russi.

Tali galleggianti di poche pretese, per quanto scarsamente manovrabili, servirono spesso allo scopo. Gli stessi bolscevichi li usarono sul Nipro e sul Volga e cioè in acque tranquille. Si trattò, in genere, di costruzioni a forma di losanga e con la prora molto appuntita.

E, giacchè siamo in tema di mezzi di circostanza ricordiamo che, durante la guerra in atto, la gamma delle relative realizzazioni ha abbracciato limiti molto ampli, anche perchè

N. 8. - La "Pasubio" passa il Nipro su un ponte d'equipaggio tedesco a Derievka.

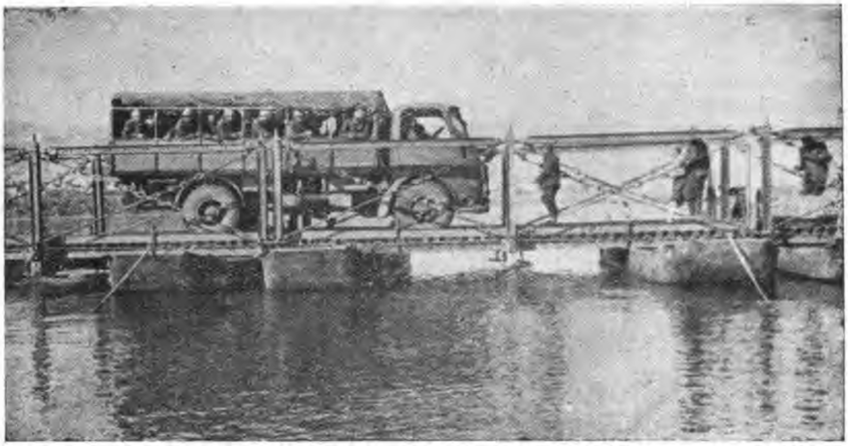
i bisogni, le modalità d'impiego e le attitudini prevalenti, sono state diverse da caso a caso e da belligerante a belligerante. Normalmente però, si è ricorsi alle zattere quando è occorso provvedere al traghettamento di artiglierie e di mezzi di trasporto di modesta entità.

In ultimo, rammentiamo che non son nemmeno mancati i casi di impiego, ai fini del traghetto, delle comuni imbarcazioni da ponte.

Con la differenza, rispetto al passato, che l'impiego di questi ultimi mezzi non è più frequente come prima.

Attualmente si preferiscono infatti quelli maggiormente leggeri, onde farli convergere da ogni parte sui punti prestabiliti, senza dar luogo alla costituzione di convogli pesanti, individuabili e battibili, come sul Bug dove vennero fulminati alcuni trasporti russi addirittura costituiti da file di barche a vapore.

Soggiungesi infine che, fra i traghetti, andrebbero annoverati pure i ponti girevoli e scorrevoli. Dato però che, di regola, il funzionamento dei ponti non può avvenire sotto il fuoco, la questione sarà più opportunamente trattata in tema di passaggi di ordine logistico.



N. 9. – Ponte pesante d'equipaggio germanico.

III. – I passaggi leggeri di avanguardia.

La cosiddetta « guerra lampo », semplicemente considerata in relazione al ritmo delle operazioni, è fenomeno tutt'altro che moderno.

Si distacca invece (e notevolmente) dalle passate competizioni, ove la si consideri in rapporto all'estensione dei campi di battaglia, all'imponenza delle forze in giuoco ed al volume delle armi, degli ordegni e dei materiali in dotazione agli odierni belligeranti.

Molto più propriamente quindi potrebbe esser chiamata la « guerra delle macchine » dato che l'immagine del « lampo » mal si associa con quella della celerità, del tutto relativa, con la quale i complessi bellici del momento possono essere messi in movimento.

Ciò posto, è evidente che, all'inevitabile appesantimento degli eserciti, deve pur corrispondere un qualche cosa specialmente inteso ad eliminare gli attriti di primo distacco agenti a detrimento del moto.

Questo qualche cosa, si chiama « **specializzazione** » del personale e del materiale e richiama alla mente il criterio della differenziazione delle funzioni e degli organi, nonchè quello già enunciato della « **progressività** ».

Vediamo allora di chiarire i criteri stessi, per lo meno in rapporto all'argomento in discussione.

Nel secolo scorso, la potenza e l'efficacia delle armi da fuoco eran quelle che erano. Perciò le operazioni di forzamento dei corsi d'acqua, non passaron, nell'epoca predetta, che per queste due fasi,

1°) traghettamento delle truppe d'avanguardia, prevalentemente effettuato con barche di equipaggio;

2°) costruzione dei ponti regolamentari, per il passaggio dei grossi.

Oggi però l'apparizione di tante nuove armi a tiro curvo e teso, comprese fra la bomba a mano ed il pezzo anticarro, doveva, pure indurre ad inserire, fra l'una e l'altra delle fasi considerate, il lancio di leggerissime strutture, tutt'al più idonee a transito di quadrupedi e di motomezzi.

Ecco i ponti leggeri d'avanguardia, in gran parte costituiti dalle cosiddette passerelle.

Le prime passerelle, furon probabilmente realizzate mediante impiego dei galleggianti regolamentari o di fortuna rimasti disponibili dopo gli iniziali traghettamenti di com-

N. 10. – Difesa vicina e contraerea di un ponte di equipaggio italiano al fronte russo.

6

battenti isolati od in piccoli gruppi.

L'uso di questi elementi di sostegno (facilmente collegabili fra di loro mediante qualche tavola) per lo stabilimento di passaggi continui, deve essere stato quasi contemporaneo al loro sfruttamento come mezzi di traghetto.

Tanto è vero cbe, per lo meno in secondo tempo, molti di essi furono dotati di appendici, accessori ed alloggiamenti **a t t i** a consentire l'appoggio di leggerissime impalcate predisposte od occasionali. In quest'ordine d'idee, il battello pneumatico tedesco per 12 uomini, si presta ad esempio (oltre che al raggruppamento in zattere) alla costruzione di passerelle lunghe m. 20 e più. Lo stesso dicasi a proposito dei materiali impermeabili sovietici Polianskj e Jolskin, e, meglio ancora, per quelli tipo T. J. Z.

N 11. - Riattamento di una interruzione stradale mediante ponte d'equipaggio su cavalletti (Fronte greco-albanese).

È infatti noto che, adottando tali battelli di gomma e speciali tratte di impalcata (lunghe m. 3,50 e larghe 0,70) è possibile realizzare:

(con 4 galleggianti) una zattera a remi di 1000 chilogrammi di portata, cui può applicarsi un motorino di 10 HP.

(con 6 galleggianti e 3 impalcate) una zattera per un pezzo da 75.

(con tutto il materiale in dotazione ai reggimenti di fanteria russi (32 galleggianti e 16 impalcate) una passerella di 56 metri larga 0.70 o di 28 metri se larga 1.40. Il tutto si monta in circa 10 minuti ed è trasportabile su due soli autocarri.

N. 12. - Riattamento di una interruzione stradale con materiali di circostanza (Fronte russo).

Ciò premesso, veniamo alle passerelle propriamente dette, vale a dire ai particolari sistemi di passaggio nei cui confronti non è previsto l'impiego isolato del galleggiante, ai fini del traghettamento.

Al riguardo, per esser precisi, occorrerebbe accennare ad una infinità di tipi italiani ed esteri, nonchè a dettagli costruttivi non sempre interessanti e spesso noiosi.

Siamo sicuri perciò di accattivarci la gratitudine del lettore, col rimandarlo all'esame della sola nostra passerella N. I., sulla quale, su per giù, si modellano tutte le altre.

Qualche differenza strutturale e d'impiego può esser, se mai, ricercata in alcuni modelli realizzati all'estero come:

quello inglese (estensibile ed avvolgibile a guisa di tappeto; galleggianti ripieni di kapok ad un metro d'interasse);

quello russo, che prevede lo sfruttamento dei battelli di gomma A. 3 particolarmente adatti alla costruzione di zattere (150 chilogrammi di portata); e via dicendo.

Dove però — sotto l'assillo del bisogno — i costruttori si sono anche maggiormente sbizzarriti, è stato nel campo delle realizzazioni di fortuna.

Al riguardo, potremmo citare una estesa varietà di passerelle di minima carreggiata (da una a tre tavole affiancate) e sorrette da galleggianti che vanno dai soliti bidoni vuoti di benzina, alle tavole in legno messe perpendicolarmente alle impalcate, dalle casse ai barili, ecc. ecc.

Ma, poichè tale enumerazione servirebbe a poco, la sopprimiamo addirittura. Si capisce infatti che, in tema di simili invenzioni, ogni belligerante ha cercato di cavarsela come meglio ha potuto.

I finlandesi, ad esempio, son ricorsi sovente al più **s p e d i t i v o** dei sistemi, consistente nel gettar nel fiume da passare una gran quantità di tronchi dall'albero, destinati ad esservi trasferiti per fluitazione, saltando poi dall'uno all'altro, senza piantare un chiodo nè fare una legatura.

Od hanno cercato di conciliare l'utile al dilettevole, fino al punto di usufruire delle solite slittine di legno adibite ai trasporti, dopo averle messe in acqua e legate una di seguito all'altra. Il che sta a dimostrare che, quando c'è la volontà di fare, tutti i santi aiutano, specie allorchè trattasi di allestire strutture in legname su cavalletti o su pali comunque piantati.

Per finire, ricordiamo che nemmeno durante la guerra in atto, sono stati infrequenti i casi di passerelle sospese, costruite fra accidentalità di una certa importanza.

In questo campo si sono ancora distinti — specialmente in Malesia — i giapponesi, i quali hanno continuato ad allestire i passaggi in parola, sia servendosi di ramaglie, sia tendendo fra i bordi dell'ostacolo, fili o corde di ferro, sorreggenti piccoli tronchi o spezzoni di bambù.

IV. - I ponti tattici.

Prima di questa guerra, la questione dei ponti tattici (da costruire con materiali di equipaggio, durante le operazioni di forzamento dei corsi d'acqua o da realizzare, in vicinanza del nemico, con strutture di circostanza) non destava soverchie preoccupazioni di ordine tecnico, perchè i carichi mobili in circolazione erano abbastanza modesti.

Oggi invece, con l'apparizione del carro armato, le portate delle antiche strutture non son più sufficienti allo scopo.

Per contro, anche le difficoltà inerenti al gittamento dei ponti sotto il fuoco avversario, aumentano di giorno in giorno, con l'accrescimento di potenza delle armi.

Da qui la necessità di contemperare gli antitetici criteri di maneggevolezza e di resistenza dei materiali, mediante opportuni compromessi, dai quali appunto derivano le strutture oggi in uso presso i principali

eserciti. Strutture che — in virtù dei citati compromessi — quasi ovunque partecipano alla costituzione di due tipi di ponte tattico (uno leggero ed uno pesante) ambedue realizzabili con gli stessi elementi, convenientemente raffittiti nel secondo caso.

E ciò per ridurre al minimo le difficoltà dei rifornimenti e dell'addestramento del personale.

Ciò posto, non resta che da dare un'occhiata alla seguente sintesi, relativa ai materiali di equipaggio, in uso presso alcuni degli attuali belligeranti:

N. 13. - Ponte di circostanza costruito dagli Italiani, in corrispondenza di altro ponte in cemento distrutto dai russi.

1) Materiale tedesco.

A prescindere da quanto è in dotazione alle grandi unità di ordine superiore (ponti pesanti di equipaggio, di circostanza ed in (ferro ciascuna divisione di fanteria dispone di un proprio equipaggio (8 barche e 12 elementi d'impalcata) col quale è possibile costruire od 80 metri di ponte da 8 tonnellate o 50 metri per carichi da 16 tonnellate.

Il tutto è autocarreggiato e può mettersi in opera in meno di un'ora.

2) Materiale inglese.

È costituito, in massima parte, dal:

ponte « Folding Boat » da tre tonnellate e mezzo, su zatteroni alti mezzo metro dal pelo dell'acqua;

ponte « Box Girder » comprendente campate di 25 metri, che si varano successivamente.

3) Materiale americano.

Gli americani dispongono di questi due tipi di ponte in ferro scomponibile:

Leggero: per il passaggio di autocarri da 10 tonnellate e di carri da 12,5.

Tre metri di carreggiata. È costituito da due travate metalliche alte m. 1,20, ripartite in tratte di m. 3,60 e destinate a sorreggere un tavolato da 8 centimetri.

Pesante: per carichi mobili fino alle 23 tonnellate. Struttura analoga alla precedente. Il tutto è costruito in acciaio al magnesio, che vien fatto lavorare a 24 chilogrammi per millimetro quadrato di sezione.

4) Materiale russo.

È tutto autotrasportato e comprende barche interamente metalliche, le quali, convenientemente accoppiate, consentono la formazione di barconi atti al passaggio dei carri pesanti di cui i sovietici hanno fatto sfoggio. (Ricordinsi i famosi « Mammouth » di peso superiore alle 50 tonnellate). I vari parchi, oltre al materiale pesante caricabile sui mezzi di trasporto mediante verricelli, comprendono anche qualche tipo di passerella.

Fra i materiali da ponte propriamente detti (che, in palude, vengono rimorchiati a piè d'opera mediante trattori leggeri) vanno annoverati quelli che seguono:

A) ***Materiale da ponte leggero.***

Equipaggi di 24 barche e di 8 cavalletti, coi quali è possibile costruire:

m. 120 di ponte a 5 travi per carichi da tonnellate 1,5;

m. 85 di ponte a 7 travi per carichi da tonnellate 2,8;

m. 70 di ponte a 7 travi per carichi da tonnellate 5.

B) ***Materiale da ponte pesante.***

Equipaggi di 8 pontoni doppi, due cavalletti e materiali vari d'impalcata coi quali è possibile costruire ponti da 11, 20, 30 e 50 tonnellate. Col materiale di 3 equipaggi si possono gettare:

m. 149 di ponte da 11 tonnellate a 5 travi su 2 pontoni;

m. 139 di ponte da 20 tonnellate a 7 travi su 3 pontoni.

I galleggianti si formano con due pezzi accostati della rispettiva portata di tonnellate 5,6 e 7,1. Cento metri di ponte si gettano al massimo in due ore. Ogni equipaggio comprende 25 carri.

Questa seconda guerra mondiale ha visto ovunque (ma principalmente nel Belgio, in Olanda, in Francia ed in Balcania) un impiego di ponti regolamentari così grande da superare ogni previsione.

Certamente però quello che è avvenuto alla fronte russa è andato oltre le più pessimistiche aspettative.

E ciò specialmente in rapporto al numero delle richieste costruzioni.

Durante la battaglia di Kiew (1941) ad esempio, le esigenze operative imposero la costruzione o la riparazione di sette grandi ponti, fra i quali sono da ricordare quelli di Kremenchug (per via ferrata: 935 metri di luce) di Dniepropetrowskj (1650 metri) di Zaphorosje (1750 metri) ecc. Del resto, il problema dei ponti stradali e ferroviari era sorto in Russia assai prima della guerra ed i dirigenti rossi s'erano affannati a risol-

N. 14. Stilate di ponti pesanti di circostanza costruiti dai Tedeschi sul Nipro.

N. 15. - Porto scorrevole costruito dagli Italiani sulla Vojussa.

verlo, sostituendo alle vecchie strutture in legno qualche nuova costruzione in cemento armato.

Ma, con tutto questo, all'apertura delle ostilità, i risultati conseguiti apparivano tutt'altro che soddisfacenti.

Altre opere di notevole importanza, fra le tante compiute dai tecnici dell'Asse, posson dirsi quelle inerenti ai passaggi di Nicolaiewn (riattamento su 1700 metri di lunghezza, effettuato dalla Todt). Lo stesso dicasi per quanto concerne i ponti gettati sul San, all'atto della irruzione in Galizia e sul Pruth (Stefanesti: 7 luglio) nonchè i quattro grandi ponti nuovamente allestiti nel settore di Vitebsk.

E, giacchè siamo in tema di operazioni tattico-tecniche, ricordiamo pure che, in vista della mutevolezza delle situazioni, si cercò sempre, specialmente in Russia, di provvedere alla difesa vicina e contraerea dei vari passaggi, con una costanza che certamente la prima guerra mondiale non conobbe.

Dato poi che i passaggi stesso risultarono spesso enormemente lunghi, si fece il modo di sostituirli al più presto con opere di circostanza, onde ricuperare, ai fini della manovra, i materiali di equipaggio.

Al riguardo, le modalità costruttive variarono sia in rapporto al terreno, sia in conseguenza delle diverse disponibilità. Però i procedimenti di uso comune non variarono notevolmente, in questo campo, rispetto a quelli adottati fra il 1914 ed il 1918, poichè quando si tratta d'improvvisare una struttura stradale e ferroviaria, c'è poco da inventare. Tutt'al più, la guerra di rapido corso potrà consigliare l'adozione delle strutture più o meno leggere e speditive, che il lettore è in grado di desumere dando una scorsa alle annesse illustrazioni.

Ma, in genere, molto dipende dal tempo che il comandante mette, di volta in volta, a disposizione del tecnico, per le sue realizzazioni, nonchè dalle possibilità di sfruttamento delle campate o delle pile o d'altri sostegni che il nemico in ritirata non ha avuto modo di distruggere od ha distrutto soltanto parzialmente.

V. – I ponti logistici.

A partire da questo punto, l'argomento di cui trattasi incomincia a perdere di evidenza, poichè le operazioni che ne forman l'oggetto, tendono ormai a passare da un campo tattico di comune interesse ad una più ristretta orbita tecnica.

È evidente infatti che, quando le granate non fioccan più, qualsiasi costruttore può far le migliori trovate, a base di magnifiche opere di ingegneria, che il fante però classifica fra i lavori «borghesi» atti a consentirgli l'arrivo degli indispensabili rifornimenti.

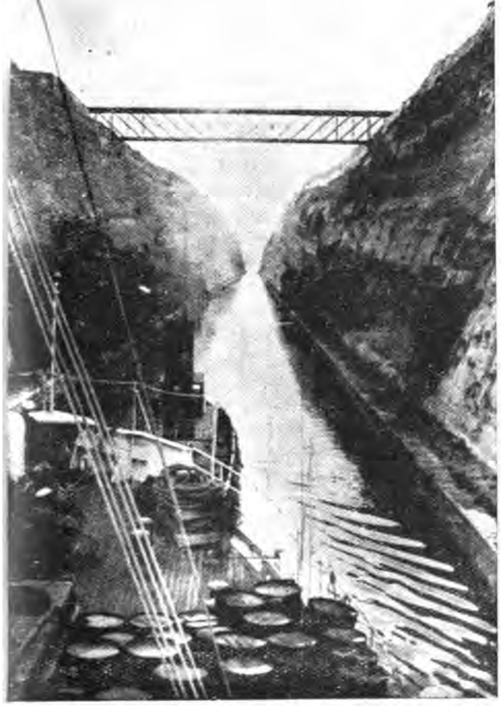
Ma, a dire il vero, tuttociò vale soltanto per i ponti permanenti allestiti in retrovia, vale a dire in condizioni di relativa tranquillità.

Ed a tale proposito, non occorre accennare a tipi od a modalità costruttive, soprattutto per non andar fuori tema.

Devesi invece rappresentare che fra la sfera d'azione militare e quelle pertinenti ad altre attività, non esiste mai una netta separazione.

Accade, se mai, che le truppe tecniche delle grandi unità operanti, cercano quasi sempre d'accollarsi una serie di còmpiti tecnici straordinari perchè, nello stesso ambito logistico, il comandante tende a far valere la propria autorità, nonchè ad imporre limitazioni di tempo e di spazio che il costruttore civile non è di regola, abituato a considerare.

N. 16. - Ponte regolamentare in ferro costruito dagli Italiani sulla strada di Lubiana.



N. 17. - Ponte ferroviario in ferro costruito dagli italiani sul canale di Corinto.

La necessità di assicurare comode vie di sbocco alle turgide correnti dei rifornimenti e degli sgombri, ha portato, durante l'attuale guerra, alla realizzazione di strutture di grande portata e di ogni genere, non escluse quelle in legno, che i genieri di tutti gli eserciti ancor oggi allestiscono.

Soggiungesi che, di sovente, i genieri stessi continuano ad assolvere i loro còmpiti servendosi di materiali regolamentari in ferro per via ordinaria o ferrata quando, in attesa di più stabili sistemazioni, non ricorrono all'impianto di altri dispositivi, come i ponti di una certa entità.

A questo proposito, meritano di esser citati i lavori con materiali metallici da 24 tonnellate effettuati dai ferrovieri germanici (Reisenbahnpionier) in terra di Russia, ove il problema dei trasporti si presentava oltremodo difficile.

È noto infatti che la rete ferroviaria sovietica comprendeva ben 40.000 ponti (uno ogni due chilometri) di lunghezza variabile da pochi metri a due chilometri e mezzo.

Prima della rivoluzione, lo sviluppo totale delle predette opere raggiungeva i chilometri 400, 100 e 2,5 rispettivamente per quelli in ferro, in legno ed in muratura. La rivoluzione ebbe a distruggerne per 93 chilometri e, pertanto, il problema che i successori di Lenin ebbero ad affrontare in materia, non fu certo dei più facili. Cosicchè, dei numerosi ponti in cemento armato frettolosamente costruiti per sopperire ai maggiori bisogni, molti caddero prematuramente, mentre altri conservarono una struttura mista. (Quello di Gorki, ad esempio, ha le pile intermedie in acciaio e quelle estreme in cemento).

Si comprende perciò come, in simili condizioni (notevolmente peggiorate dalle distruzioni eseguite dai russi) si dovette faticar non poco per assicurare ai traffici una certa regolarità.

Altre opere di grande rilievo compirono gli italiani in Balcania (strada di Lubiana) ed in Grecia (Corinto).

Durante la campagna di Balcania del 1941, anche gli ungheresi (il cui materiale è ottimo) posero in opera parecchi bei passaggi, fra i quali meritano di esser ricordati:

il ponte in ferro sulla Sava fra Zimonj e Belgrado (307 metri) ultimato il 24 aprile, dopo sole sette ore di lavoro. (Gli elementi portanti eran giunti per via di fiume la sera del 23). Su questo ponte, transitarono, in una settimana, 96.449 autoveicoli, 2443 carri e 50.000 carrette locali. In più del ponte stesso, i magiari posero in opera altri 1000 metri di travate Hebert, tanto sulla Sava, quanto sul Danubio;

il traghetto a vapore in sostituzione del ponte già esistente fra Uivideke e Petervarad, che servì a far passare, fra il 20 e il 29 aprile, 59164 uomini, 3144 quadrupedi e circa 9000 autocarri;

il traghetto a motore sul Danubio, presso Bekees.

Per finire, rievochiamo le belle gesta compiute dai pionieri del Reich, il 2 di marzo del 1941, in occasione dello sbalzo di 250 chilometri effettuato da alcune loro grandi unità, dalla Romania alla frontiera traco-macedone.

Per la circostanza, venne gettato sul Danubio un ponte lungo più d'un chilometro, mediante appoggio di travate metalliche sui barconi addetti alla navigazione fluviale, condotti sulla linea d'ancoraggio da grossi rimorchiatori.

Questo ponte presentò la particolare caratteristica di comprendere due delle ordinarie carreggiate ed altrettante più limitate vie di passaggio, per ciclisti e motociclisti.

Dimodochè ebbe a verificarsi il caso, più unico che raro, di un ponte dotato di capacità logistica superiore a quella della cattiva strada in cui era stato intercalato.

VI. – Considerazioni.

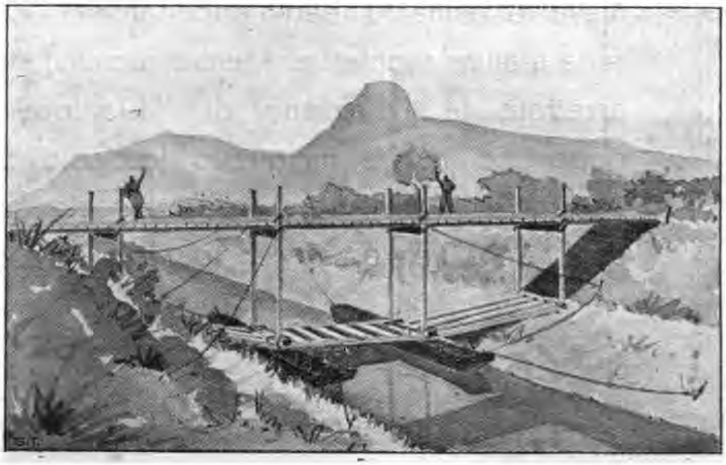
Dopo quanto è stato esposto finora, ben poco resta da dire.

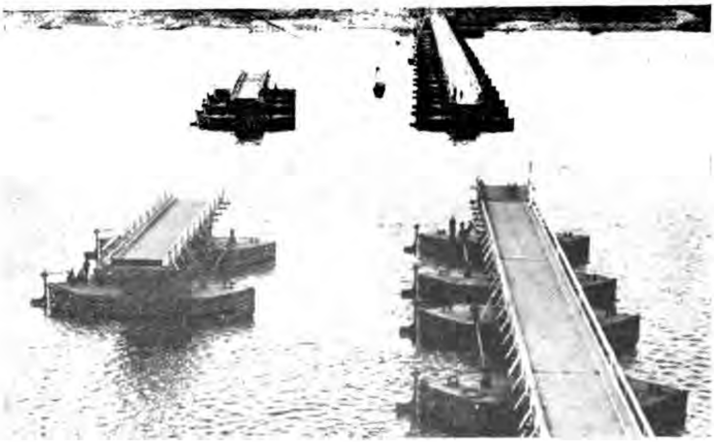
C'è soltanto da concludere che la tecnica moderna tende, è ben vero, a debellare la tirannia del tempo e dello spazio, che tanto ebbe ad influire sulle decisioni e sull'operato degli antichi condottieri.

Ma, per contro, tende pure a complicare terribilmente il già arduo problema della guerra! Apre inusitate vie alla manovra, ma esige, all'inizio di tali nuovi passaggi, il salato pedaggio della specializzazione.

Al riguardo, chi scrive ricorda di avere, in altri tempi, assistito ad un concitato dialogo, fra un ufficiale marconista ed uno di altra specialità ma egualmente imberbe.

N. 18. - Ponte di cavalletti su barconi costruito con materiale regolamentare italiano.





N. 19. - Portiera d'apertura in un ponte pesante germanico.

Il primo oratore, magnificava il rendimento della radio, attribuendone il merito alle possibilità di manovra (complicatissime ma piene di risorse) delle frequenze a disposizione delle grandi unità di vario ordine e grado.

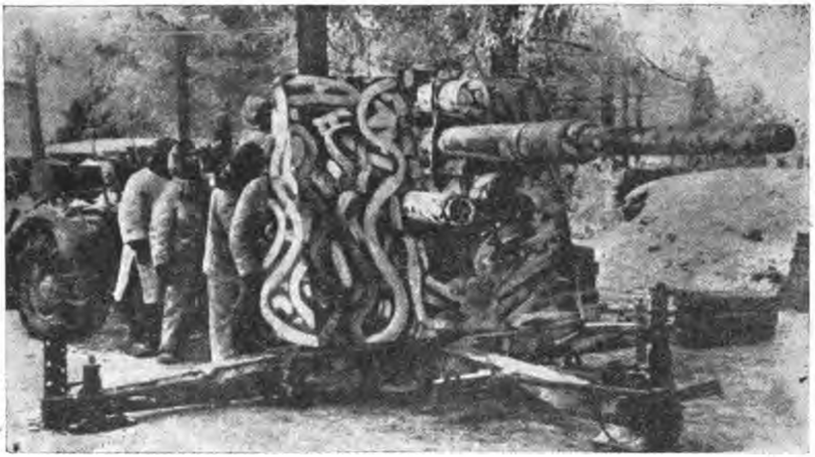
L'altro ascoltava, tentava di ribattere ma, avendo la lingua meno agile, non riusciva a trovare, lì per lì argomenti altrettanto persuasivi. Orbene, se questo secondo interlocutore avesse avuto modo di scorrere, tanto per dirne una, il presente modestissimo saggio, avrebbe certamente potuto replicare che le predette possibilità di manovra dei materiali e dei procedimenti non son più di quasi esclusiva pertinenza dei marconisti.

Anche i pontieri infatti (e, meglio ancora, gli stati maggiori preposti allo studio ed alla esecuzione delle operazioni di forzamento dei corsi d'acqua) sono in grado di operare, quest'oggi, su una gamma di mezzi che vanno dal vestito impermeabile al ponte in ferro a più vie, per carichi di diecine di tonnellate.

Sotto l'impulso del bisogno e nell'intento di far corrispondere all'aumentata efficacia delle armi un più esteso scaglionamento nel tempo e nello spazio dei dispositivi tecnici che le competono, la stessa guerra sui fiumi (finora refrattaria a qualsiasi cambiamento) ha dunque subìto e continuerà a subire, al pari di qualsiasi altra forma di lotta, il potente influsso della specializzazione.

Difficoltà di carattere contingente, relative alla preparazione del materiale zincografico ed alla stampa della Rivista hanno ritardato l'uscita dei primi fascicoli. Si è avuto inoltre un rilevante aumento degli abbonamenti, che ha reso necessarie tirature suppletive. Mentre provvede all'invio delle copie arretrate la Direzione di "Nazione Militare" ritiene opportuno riunire in questo fascicolo doppio i numeri di Aprile e Maggio in modo da ristabilire la regolarità delle successive pubblicazioni mensili

INIZIAMO con questo fascicolo la pubblicazione di una serie di articoli sul mascheramento dovuti ad un esperto della materia, il colonnello Rocco Silvestri. Gli articoli, che offriranno un panorama completo dell'attualissimo argomento, saranno poi riuniti in un Manualetto di tecnica militare



Il mascheramento inteso come mezzo di offesa e di difesa

del col. ROCCO SILVESTRI

L'industria bellica lavora in due campi perfettamente opposti, tendenti l'uno a potenziare l'offesa, l'altro la difesa. Infatti, considerando gli sviluppi dell'armamento che ogni guerra ha portato, osserviamo che subito dopo la comparsa di un'arma (e a volte contemporaneamente), si è avuta quella dell'arma o del mezzo difensivo, tendente ad annullarne gli effetti. Abbiamo così visto: gli aggressivi chimici dare origine alle maschere antigas, ai ricoveri filtranti e a tutti gli altri dispositivi atti a neutralizzarne l'azione; i grossi calibri delle artiglierie dar luogo ai nuovi sistemi di corazzature di elevato spessore e materiale di altissima resistenza; i numerosi tipi di carri armati, dai leggeri ai più pesanti per il maggiore spessore delle corazze, provocare l'adozione di armi anticarro di sempre maggiore potenza.

Constatato quindi come l'efficacia dei vari mezzi di difesa tenda sempre a equilibrare quella dei mezzi offensivi corrispondenti, è sorta la necessità di inserire nei termini a confronto un nuovo elemento, affinchè l'equilibrio si spostasse a danno dell'avversario. Nasce così l'idea di sottrarre tali mezzi ai reciproci effetti, occultandoli o mascherandoli per renderne difficile l'individuazione, dato che, sotto gli aspetti prima considerati, l'individuazione si identifica in un certo modo con l'annientamento.

Ecco quindi che il mascheramento si rivela un mezzo di sorpresa e offesa, atto non solo a far propendere a proprio vantaggio un preesistente stato di equilibrio, ma anche a colmare quelle lacune inevitabili in ogni battaglia, che frustrano il presunto equilibrio dei mezzi opposti, approntati dall'industria bellica. Il mascheramento, una volta considerato una disciplina accessoria, si inserisce così fra le istruzioni fondamentali, allo scopo di creare nella massa dei combattenti « l'intuito mimetico », sviluppare con disciplinata tecnica l'iniziativa personale e consentire con l'addestramento la tempestività dell'esecuzione e la perfetta confondibilità con l'ambiente.

Tali risultati (1) non provengono da formule fisse, ricettari o procedimenti

(1) Col. De Matteis.

Figg. 1 e 2. - *Visione d'insieme di una zona industriale prima e dopo il mascheramento.*

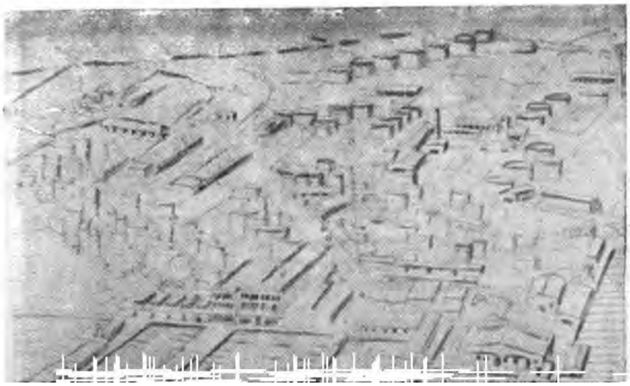


Fig. 3. - *Vedette inglesi che si dipingono il viso per confondersi coi colori ambientali.*

schematici, ma unicamente dall'allenamento all'esatta valutazione del terreno e allo sfruttamento di quegli elementi della natura che possono effettivamente occultarci, o confonderci all'osservazione del nemico. In tal modo si potrà evitare la sua azione diretta nelle varie fasi della battaglia, sia nel campo tattico che in quello strategico, sia essa di movimento, sia stabilizzata.

La primordiale e personale iniziativa, che in alcuni casi si rivelava insufficiente a contrastare le infinite risorse che la tecnica ha posto a disposizione dell'osservazione navale, terrestre ed aerea, ne è uscita ampliata, curata, organizzata, indirizzata dai casi più semplici ai più vasti orizzonti, alle più complesse applicazioni.

Sono le tenebre della notte, i contrasti delle luci, le false tonalità dei colori delle giornate nebbiose, che, con l'ausilio dei nebbiogeni, con le opportune cortine di fumo e gli adatti abiti mimetici tessono una rete impenetrabile all'osservazione nemica e permettono di sottrarre all'offesa i movimenti, gli appostamenti e le manovre che precludono l'attacco. Solo mediante il mascheramento, applicato nel senso più ampio, si possono portare nelle linee avanzate unità corazzate, parchi di materiali, intere sezioni di pontieri e tutto quanto occorre per sfruttare al massimo l'elemento « sorpresa »; che ad azione iniziata, non dà più modo al nemico di correre ai ripari tempestivamente.

Analogamente non si concepisce più nell'attuale guerra una difesa od un preparativo di attacco che non sia opportunamente preparato ad un mascheramento accurato, non solo intonandolo al terreno circostante, ma facendolo addirittura « vivere » nell'ambiente, nel senso di doverlo continuamente adattare anche ai colori stagionali del suolo.

Esemplificando, non è certamente nuovo il caso in cui due schieramenti di artiglieria, qualitativamente e numericamente differenti, si trovino in duello. Ebbene, in tal caso, se lo schieramento inferiore è convenientemente mascherato, avrà possibilità maggiori di sottrarsi all'avversario ed anche sopraffarlo agendo di sorpresa, inquantochè riuscirà ad evitare l'azione diretta del fuoco che tenterebbe a imporre il silenzio alle sue bocche, azione che invece si dirigerebbe con precisione sullo schieramanto, ove fosse facilmente individuabile. Esemplificando ancora, si consideri quanto sia oggi estremamente difficile il forzamento di un corso d'acqua, data la cooperazione « Esercito-Aviazione » sia come mezzo di ricognizione diretta o fotografica, sia come mezzo di distruzione. Anche in tali circostanze, sfruttando i vari sistemi di mascheramento e con gittamenti simulati in punti ed in zone diverse, si riesce a decentrare il tiro delle artiglierie avversarie, diminuendone la densità, e rendendo così meno insicuro il transito degli uomini e dei mezzi su quei passaggi confusi ed imprecisati dalle simulazioni stesse.

Considerando inoltre la necessità di attuare in alcuni settori l'economia degli sforzi, osserviamo quali vantaggi apporti la simulazione di elementi attivi (capisaldi, postazioni di artiglieria, opere varie) in zone scarsamente presidiate.

Tali elementi potranno attirare il grosso delle forze e la massa di fuoco dell'avversario, mentre il proprio schieramento, con i mezzi e le artiglierie abilmente celate, esplicherà l'aggiramento di quello nemico, colpendone i gangli vitali da punti inattesi ed impensati, facendo gravare su di esso tutta l'efficacia di una sorpresa ben preparata. Ciò è confermato dagli esempi dell'attuale guerra, che ci dimostrano come il successo di molte azioni sia dipeso spesso non dalla superiorità numerica e dalla maggiore potenza del fuoco, ma principalmente dalla sorpresa, resa possibile specialmente nelle zone meno adatte per la natura del terreno, dove quasi sempre la sicurezza viene esercitata meno intensamente. Ogni esercito, cercherà sempre di intensificare la sicurezza in zone la cui configurazione favorirebbe la sorpresa avversaria, mentre là dove il terreno si dimostra perfettamente piano e sicuro, la vigilanza sarà meno intensa e l'esplorazione più rapida. È appunto in tali zone che il mascheramento può svolgere con maggiore efficacia la sua complessa attività, è proprio da esse che la sorpresa sferrerà la sua offesa, scompaginando il nemico e

Fig. 4. - *Fortino inglese nella zona di Dunkerque camuffato da autorimessa.*

Fig. 5. - *Sentinelle cinesi con mantelli mimetici.*

Figg. 6. 7. 8. – ***Mimetizzazione individuale di soldati giapponesi. Pattuglia tedesca su canotto pneumatico. Mascheramento individuale di soldati tedeschi***

demoralizzandolo, in modo da rendere possibile ai reparti d'assalto lo sfruttamento di quegli attimi di smarrimento e di disorganizzazione, che in qualsiasi esercito pur bene organizzato fatalmente si verifica.

La tattica ci insegna ancora che la difensiva o l'offensiva si potenzia e si sviluppa in funzione diretta dell'entità delle truppe attaccanti e delle difese. Ora è proprio questa entità e queste difese che l'attaccante cerca di celare, occultandone o mascherandone i movimenti, la dislocazione, il condizionamento; cosicchè, se non riesce a sottrarla completamente all'osservazione e all'offesa aerea avversaria, può in un certo qual modo decentrare il tiro di questa con l'allargamento dell'obiettivo, la creazione di falsi punti di riferimento, lo spostamento dei veri, generando infine negli aerei quella incertezza che li costringerà a permanere sotto il fuoco dell'artiglieria contraerea.

Dalle vedette mimetizzate mediante semplici teli individuali e mezzi occasionali, si passa alla mimetizzazione di automezzi, carri armati, capisaldi, opere complesse dell'industria bellica, centrali idroelettriche, di cui i volumi appariscenti e le architetture caratteristiche vengono opportunamente modificate, per avere un insieme di costruzioni confondibili con quelle dell'ambiente regionale. Un esempio è dato dalle figure 1 e 2.

Esaminando alcuni esempi di mascheramenti adottati nel campo avversario, si cita il caso di vedette inglesi che si dipingono il volto per nasconderne il colore naturale e confonderlo con i colori dell'ambiente (vedi fig. 3), le sentinelle cinesi che portano mantelli mimetici (vedi fig. 4); i fortini russi seppelliti in mezzo al grano e le ridotte del fronte careliano quasi del tutto ricoperte da vegetazione ad alto fusto, grano e vegetazione che si evitò con cura di calpestare, onde sottrarre l'accesso dei fortini all'osservazione terrestre ed aerea; i villaggi rurali del fronte russo col solito caratteristico paesaggio delle case col tetto di stoppa, i molini, i silos, gli abbeveratoi, intorno ai quali circolava il solito bestiame: ognuno dei quali elementi conteneva in realtà un appostamento, una polveriera, un deposito, un osservatorio. (Colonn. CAPPUCCINI – *Nazione Militare*, gennaio 1943-XXI). I fortini inglesi, camuffati da abitazioni, autorimesse della zona del campo trincerato di Dunkerque (vedi fig. 4).

Inoltre, l'Inghilterra stessa che ha come base principale nei lavori di mascheramento la nostra tecnica (e cioè lo sfruttamento dell'arte scenografica), ancora attualmente è impegnata in lavori del genere (vedi corrispondenza giornale *Le ultime notizie* del 20 settembre 1942 articolo *Bombe di legno sopra finti aeroplani*, sul mascheramento di un campo di aviazione inglese e costruzioni di un altro campo di aviazione finto).

In Polonia, Grecia Belgio, Olanda, ecc. si usarono gli stessi sistemi che oggi si constatano in Russia (dimostrato chiaramente nel film « L.U.C.E. » n. 169); sistemi che hanno come base finte costruzioni e coloritura scenografica. In Francia, gli studi di applicazione sono stati sempre più accurati, sia per la genialità inventiva degli esecutori, sia per la bontà dei materiali (dimostrata da alcuni lavori visti sulla linea Maginot ed adiacenze).

Passando dal campo avversario al nostro, osserviamo che sia in Giappone che in Germania, i sistemi di mascheramento si eguagliano in tutto e per tutto a quelli Italiani. Infatti: il mascheramento di un reparto dell'Esercito tedesco (vedi fig. 7, 8); la mimetizzazione individuale adottata nell'Esercito giapponese (vedi fig. 6); il mascheramento (1) col telo tenda del nostro soldato (vedi fig. 9) e con gabbani mimetici.

Come l'applicazione di vasta mole, si cita l'invisibile fronte tedesco della Manica, per creare il quale si sono messi all'opera scenografi, pittori, registi, vetrinisti ed architetti insigni, ottenendo un baluardo di difesa immenso, basantesi più che sui ciclopici getti di calcestruzzo

(1) Col. FALDELLA.

Fig. 9. - *Soldato italiano mascherato con telo mimetico.*

e di ferro adoperati dal nemico, sulla tecnica del mascheramento, per cui esso è stato anche chiamato « Fronte vegetale » (*Il Piccolo* di Trieste) 10 dicembre 1940-XIX). Largo impiego ha avuto infatti su tale fronte la cosidetta « costruzione fittizia » simulante cascinali, case rustiche, osterie, zone agricole, ecc.

Tali costruzioni vengono anche sfruttate nel mascheramento degli elementi rivelatori dei campi d'aviazione, cioè aviorimesse, depositi benzina, officine, reparti vari ecc. (vedi fig. 10), allo scopo di sottrarli all'offesa aerea a grande raggio.

Analogamente si è operato nel campo navale, ove la mimetizzazione degli scafi e sovrastrutture delle navi ha conseguito brillanti risultati. Sono numerosi e famosi gli espedienti adottati dalle «navi corsare» tedesche, scorrazzanti semi-indisturbate per gli oceani, specie nella passata guerra mondiale, per cambiare forma, struttura e colore, anche nelle 24 ore della giornata, allo scopo di confondere le ricerche del nemico. Si è pure ricorso alla simulazione di navi da guerra, imitando la sagoma di potenti corazzate, per nascondere al nemico la vera dislocazione di queste, o realizzare uno stratagemma che, insieme alla sorpresa, ha nella battaglia navale importanza fondamentale, almeno quanto in quella terrestre.

Del resto i principii informatori del mascheramento, trovano origine e ispirazione, come molte altre concezioni umane, nell'osservazione dei fatti naturali (1): precisamente di quei sistemi di occultamento, simulazione e mimetizzazione, largamente diffusi nel mondo animale, ove la lotta per la vita si sviluppa usando energie vive ed armi naturali, non meno offensive di quelle che l'ingegno umano ha saputo prepararsi.

Si osserva infatti che là dove la natura si è dimostrata avara di corazze, è stata munifica di altri mezzi tendenti a sopperire a tale deficienza. Mentre all'istrice essa ha dato le punte per difendersi, alla tartaruga la corazza per proteggersi, e alla seppia il liquido nero per occultarsi col suo spruzzo, ha donato invece al rettile le chiazzature intonate al terreno su cui striscia, al camaleonte, alla salamandra, alla volpe la proprietà di mutare colore, tipo e conformazione del loro mantello, non solo col variare del terreno, ma anche nelle stagioni che comportano mutamenti sostanziali dei colori del paesaggio, come si verifica anche per molti uccelli.

L'esempio della seppia e del camaleonte può considerarsi corrispondente all'uso delle nebbie artificiali e dei colori impiegati nella mimetizzazione. I materiali variano ma il fine per cui sono adoperati è il medesimo; e, come l'ostrica marina trasforma la sua corazza levigata ricoprendola di muschio, così l'uomo trasforma le sue corazze, i suoi ricoveri, le sue fortificazioni, simulandole con gli elementi del terreno, confondendole con le forme della natura. Ma ciò che così mirabilmente la natura ha fatto, è ancora lungi dall'essere imitato ed adattato al caso bellico con la stessa perfezione; molto si è fatto, ma molto ancora si deve fare, prima che si possa giungere ad una completa applicazione.

Necessita un poco di buona volontà, da parte di tutti, affinchè si possa accelerare il passo che deve condurci alla mèta.

Arduo, ma non impossibile, il cômpito di familiarizzare a tutti l'arte del mascheramento. Occorre convincere le masse combattenti della necessità ed utilità di uniformarsi al fenomeno della natura, occorre prodigarsi in tutti i modi e con spirito di sacrificio affinchè si sviluppi quella coscienza mascheratrice che dà, con l'intuito mimetico, la spiccata iniziativa per operare con serietà e perizia a tempo e luogo opportuno. Qualcuno potrebbe obbiettare che già esiste una scuola che si occupa di ciò, e quindi a chi, se non a essa, dovrebbe essere affidato tale compito? Qui bisogna convenire che la scuola non può, per ragioni ovvie, istruire tutto l'esercito di mare, di cielo e di terra. Non possedendo il dono dell'ubiquità, essa dà le direttive, essa è come la cellula madre, ma tutti indistintamente, se hanno i requisiti sufficienti per porsi a confronto con i fenomeni più elementari della natura, si dimostrino capaci di sapere almeno apprezzare la sua opera, e rendere istruzione collettiva quella che, per necessità di cose, è per ora un'istruzione, famigliare soltanto a pochi. Principalmente i capi, gli organizzatori dei piani di battaglia e dei sistemi difensivi, devono avere per primi esatta conoscenza e fiducia nei valori intuitivi raggiunti nello sfruttamento e nelle possibilità del mascheramento.

L'uso nella guerra di armi sempre più micidiali, porta ad una affermazione inequivocabile: « uomo visto - uomo morto » (1).

Se ad essa uniamo la considerazione che l'arma più insidiosa di una battaglia è la « sorpresa », a cui il mascheramento può in notevole misura contribuire, risulta confermata la notevole importanza assunta da questo nuovo mezzo, e quindi la necessità di svilupparlo maggiormente. Ciò si potrà ottenere creando un'organizzazione tipo, libera da scolasticismo e formalismo, basantesi principalmente sul razionalismo sperimentale, frutto di meditazione e di prati a.

Soltanto così il mascheramento, molto utile e molto spesso indispensabile e necessario, diventerà sempre più un efficace fattore di vittoria.

(1) Ecc. VECCHIARELLI.

(1) Col. DE MATTEIS.

Fig. 10. - **In alto**: *Deposito di fusti di carburante, mascherato a finta casetta rustica, con la simulazione incompleta.* **In basso**: *Lo stesso deposito con la simulazione completata.*

VIAGGI NELLO SPAZIO E NEL TEMPO

MARCO VIPSANO AGRIPPA E LA SUA PATRIA

del dott. **UMBERTO CESARANO**

Nelle prime pagine del vol. VIII delle « Biografie degli uomini illustri del Regno di Napoli », a. 1822 (grossa pubblicazione in dieci volumi per Nicola Gervasi, mercante di stampe a Napoli) trovasi una nota su Vipsano Agrippa, ad opera del cavaliere Pasquale Panvini. Per chi non avesse l'opportunità di consultare la pubblicazione suddetta, riportiamo la parte che c'interessa.

In prima pagina, sotto il ritratto dell'illustre personaggio romano, si legge: « Marco Vipsano Agrippa — Console e gran generale — nacque in Arpino e fiorì ne' felici tempi di Augusto. In Napoli, presso Nicola Gervasi al Grottone, n. 77 ».

E nella pagina successiva è detto: « La città di Arpino, che vanta a ragione di avere dato a Roma un Tullio principe degli oratori, non va meno fastosa di quella gloria, che le ha recato un Agrippa nato nel di lei seno. È tanto conosciuto nell'istoria il merito di quest'uomo immortale, che possiamo dispensarci di ripetere dettagliatamente le virtù, e la gloria, che l'adornarono; bastando solo rammentarne il nome per onorare la di lui patria... Cittadino fervoroso... Agrippa, siccome abbiam detto, nacque in Arpino, da oscura famiglia, nel tempo, che stava per estinguersi, per non più risorgere, la romana Repubblica... ».

Così letteralmente si esprime il Panvini. Da quali fonti abbia egli tratta la notizia sul luogo di nascita di Agrippa, è per noi un mistero. Per affermare così decisamente e reiteratamente che Arpino si onora di aver dato i natali a tanto uomo, è segno che l'A. doveva essere in possesso di elementi di indiscusso valore, atti a fugare ogni dubbio. L'affermazione è così coraggiosa che tutta la pubblicazione dà l'impressione di non perseguire altro scopo che quello di mettere in chiara luce il particolare del luogo di nascita.

Non può tacciarsi di leggerezza uno scrittore come quello, notissimo per molteplici pubblicazioni accolte nelle dette Biografie oltre ad osservazioni medico-scientifiche, in epoca in cui gli studi classici, eccellenti per serietà e severissimi, costituivano il fondamento quasi esclusivo della sapienza. La sua ripetuta affermazione è pur passata senza risentimenti per il vaglio dell'Editore, del Direttorio, dei Collaboratori e dei lettori della importante Rassegna biografica che ospitò l'articolo; ed infatti, nessuna polemica si accese e nessuna rettifica appare nel corso successivo delle pubblicazioni. Gli eruditi della prima metà dell'800 non attendevano l'arrivo di tardi pronipoti per appuntare lo sguardo indagatore sui biografi di quell'« Homo Novus » che gettò e sostenne le granitiche basi dell'Impero di Augusto. Seneca, Plinio, Dione, Patercolo, Flavio, Virgilio, Svetonio, Fronteio, Strabone, Orazio Nepote, ecc. (della cui elencazione è infiorata ogni biografia di Agrippa); dovevano esser familiari a quei signori dell'800 come forse più che a noi, distratti da altre cure.

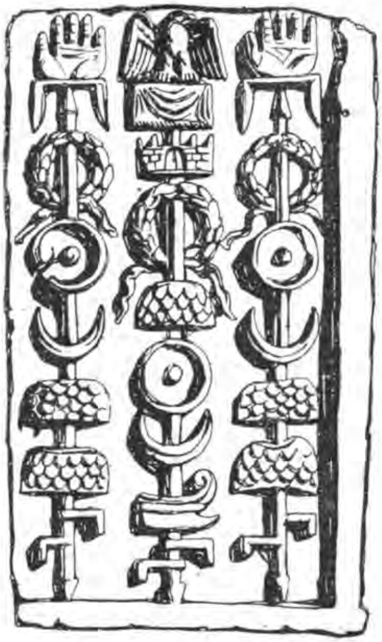
Per nostro conto non fummo avari di ricerche, e l'attuale nostro ritrovamento ne è una prova. Avremmo potuto tenerci paghi dell'assenza di notizie che, per senso di disciplina o per voce corsa, è rilevabile in tutti gli storici, siano essi contemporanei di Agrippa che successivi. Un velo spessissimo è stato teso sulle sue basse origini e non tanto dallo insigne Uomo, interessato, quanto dalle famiglie patrizie e imperiali con cui Augusto lo imparentò unendolo in matrimonio con sua figlia Giulia. Si sa, per esempio, che Caligola si vergognava d esserne nipote. E quale diritto aveva lui, Caligola, alla successione al trono dei Cesari se non trasmessogli proprio dal nonno Agrippa per effetto del suo matrimonio con Giulia? Egli, Caligola, con sua sorella Agrippina Minore, che fu madre di Nerone, era nato da Agrippina la Maggiore, figlia terzogenita del volgare Vipsano Agrippa. Uno solo dei nati da Agrippa ricorda il nome Vipsano e fu la bambina che egli ebbe dal suo precedente matrimonio con la figlia di Pomponio Attico.

Non appena entrato nell'orbita della famiglia di Augusto, Agrippa deve per forza di cose far dimenticare la sua origine plebea e, col nome, il luogo di nascita che lo avrebbe sempre ricordato. Non si entra impunemente in un mondo che, geloso delle origini patrizie, ha manteuto con squisito senso di orgoglio le prerogative di casta anche dopo mezzo millennio di repubblica. E ne vediamo le manifestazioni: richiesto un giorno urbanamente di dar notizie di un suo fratello, Agrippa non rispose. Più tardi un certo giudice, per non chiamarlo Vipsano, se ne usciva con questa maniera brillante: « M. Agrippa et quod vi medium est » come uno che dicesse: M. Agrippa e quel che è meglio tacere.

È abolito quindi il nome Vipsano in tutte le manifestazioni legate alla famiglia dei Cesari. Esso infatti non apparisce sul fregio impresso sul tamburo del Pantheon, ov'è detto: M. Agrippa L. F.

COSS. TERTIUM FECIT, forse perchè sul pronao dello stesso tempio erano due sole statue, quella di Augusto e quella di Agrippa, e un plebeo non poteva mettersi al paro di un divo. Tuttavia Marziale dice che il nome di Vipsano ben gli apparteneva. Era detto « alloro vipsano » quello che ornava la sua casa ed il suo portico e si dicevano « columnae vipsanae » le colonne agrippine. Tanto silenzio fa esclamare all'*Onomastico:* « sed jam de interiore viat ejus pauca addimus ». Solo il Panvini afferma con convinzione in un mondo di muti, poichè tacciono o ne sorvolano il particolare anche la *Iconografia Romana* del Visconti, *Il Giornale Araldico* del 1821, vol. XII e il vol. II di *Monnaies frappées sous l'Empire Romain* ed il Frandsen (M. V. Ag. eine historische Untersuchung ueber dessen Leben und Wirkung) più o meno contemporanei del cavalier Panvini.

Aggiungiamo ancora che la figura in « paludamentum », allegata alla biografia in questione, ritrae un certo aspetto giovanile dell'illustre personaggio, non del tutto somigliante, ma nemmeno inverosimile. Più che la « faciei torvitatem » abituale dell'età adulta, emersa dagli scavi di Butrinto, è visibile in essa l'aspetto sofferente (aegre partum pedes) di cui parla Plinio. La figura trova più riscontro nell'immagine dell'*Ara Pacis* che in quella delle monete da noi viste o in quella del palazzo Grimani e della pittura del Palatino. È certo che l'artista avrà dovuto copiarla da esemplare dell'epoca in suo possesso o da altra stampa di cui rispondeva l'editore Nicola Gervasi, mercante di Stampe a Napoli. Ed è forse qui, in questa città, che potrà rintracciarsi il bandolo della « vexata quaestio ». Anche se negativa, la ricerca non sarà vana di effetto sol che riesca a risvegliare nei tempi eroici che viviamo la nostra attenzione sulla più grande e modesta figura d'italiano che l'impero di



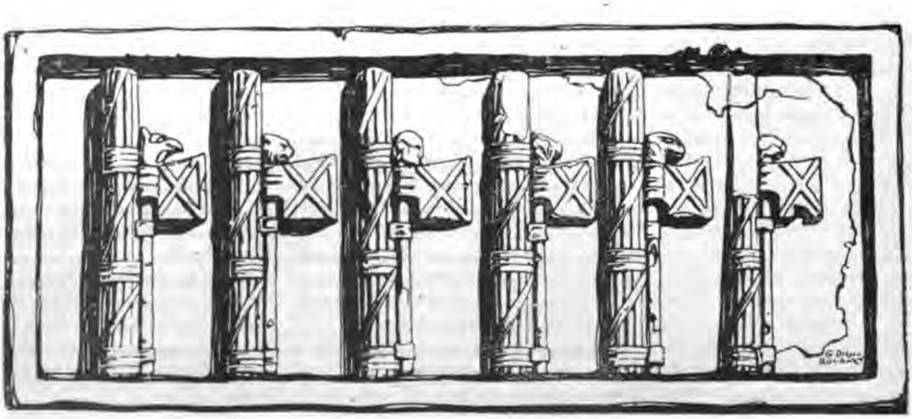
Roma abbia conosciuta. Purtroppo il nome di Agrippa non ci è molto familiare. Quando nelle nostre scuole ci fu fatta parola di Augusto, nessun maestro dimenticò Mecenate, proverbiale figura di magnifico, ma nessun maestro ci parlò con lo stesso entusiasmo di Agrippa, vero costruttore dell'Impero e capostipite d'Imperatori ed Imperatrici alla pari di Augusto, cioè per virtù di donne.

Stratega, navarca, edile, correttore dei costumi, fu egli il vero artefice della fortuna di Augusto, quanto e forse assai più di Mecenate, maestro di diplomazia. Vittorioso di cento battaglie per terra e per mare, a Perugia e nelle Gallie, contro Sesto Pompeo a Nauloco e contro Antonio ad Azio, in Cantabria e forse anche a Filippi, alternò le cure di guerra a quelle di pace e arricchì l'Urbe di leggi civili, di acque correnti da grandi distanze, di terme e fognature, di strade e di templi. La gente che passa ammirata dinanzi al Pantheon, difficilmente è edotta che opera di Agrippa è codesto tempio grandioso e che la sua cupola piatta, vecchia di duemila anni e d'insulti devastatorii, ha un diametro che supera di metro uno e centimetri quaranta la cupola di Michelangelo.

E, ritornando al luogo di nascita, nostro scopo precipuo, chiediamo di formulare qualche ipotesi:

Prima: partito da Apollonia, nella sua marcia su Roma, Ottaviano — non ancora Augusto — confortato da Agrippa e Mecenate, chiese ospitalità a Cicerone, che dopo l'eccidio di Giulio Cesare era andato a respirare aria meno pestilenziale in quel di Capua. Perchè mettersi proprio nelle mani di Cicerone, non più come prima influente in Senato, non benigno amico di Giulio Cesare e per giunta fratello di Quinto congiurato, dalle mani lorde di sangue? Non potrebbe esservi relazione fra la conterraneità di Cicerone ed Agrippa e le decisioni prese in quel convegno? Si sa che poi il bollente oratore assunse un atteggiamento favorevole al giovane erede di Cesare, lo confortò di preziosi consigli, lo appoggiò in Senato e combattè aspramente M. Antonio e la moglie Fulvia, motivo per cui ci rimise la testa e dicesi anche la lingua.

Seconda: c'è relazione etimologica fra i nomi *Vipsa* e *Vespa*? Quest'ultimo, da cui venne Vespasiano, s'incontra nella Sabina, nè Arpino è così lungi da Rieti.



Il concorso a premi

Il 1° Bersaglieri da Scutari a Ragusa

del ten. col. GIUSEPPE BERNASCONI

Albania, fine di marzo 1941. Dopo aver «fatto muro» — secondo il comandamento del Capo — per tutto il lungo durissimo inverno, le nostre truppe avevano realizzato, animate dalla presenza viva del DUCE, quella offensiva della metà di marzo che segnò veramente il punto di inversione delle fortune della campagna. Era nell'aria un presagio di vittoria.

Create le premesse materiali e morali della vittoria, il nostro Comando apprestava i mezzi per coglierla il più pienamente possibile. Fra essi, unità motorizzate. La Divisione corazzata «Centauro», veterana della campagna, organicamente costituita dal 5° bersaglieri (due battaglioni autotrasportati, un battaglione motociclisti), dal 31° Reggimento carristi, dal 131° Reggimento artiglieria, fu integrata da nuove unità, il reggimento cavalleria «Guide» e un reggimento bersaglieri, il 1°.

Era, quest'ultimo, sbarcato in Albania ai primi del novembre 1941, con tre battaglioni (I, VII, IX) ciclisti e una compagnia motociclisti. Impiegato a battaglioni isolati nei combattimenti difensivi sulla linea di frontiera del Corciano, si era poi trovato — nel nuovo schieramento assunto dalle nostre truppe a fine di novembre — con due battaglioni, il I e il VII, inseriti nella 11ª armata, mentre il Comando di reggimento, con il IX battaglione e la compagnia moto, erano all'estrema sinistra della 9ª armata, al lago di Ocrida. Quello che fu il vivere e il combattere dei battaglioni del reggimento, in zona aspramente montana, senza salmeria, costretto alle più mirabolanti improvvisazioni in fatto di organizzazione logistica, sarebbe materia meritevole di esame particolare.

Nel febbraio, il reggimento era stato sganciato dalla linea e aveva potuto riunire le sparse membra. Sottratto al tormento assiduo della lotta, aveva ritrovato la sua anima fonda, si era ridato una coesione, un volto solo. Uno dei suoi battaglioni, il 1°, aveva ancora le biciclette. Gli altri due furono dotati di autocarri per l'autotrasporto.

La primavera è sbocciata, timida ancora. Una primavera albanese, avvolta nelle nebbie e nella pioggia che ne velano la ritrosa bellezza.

Il reggimento è accampato. Ha il comando, la compagnia moto e i battaglioni VII e IX a Poshnje, fra Fieri e Berat; il I battaglione è più a portata delle linee avanzate, a Glaves. Nuova linfa è venuta a irrobustire il vecchio tronco: ufficiali e bersaglieri, veterani e nuovi giunti, fremono di misurarsi con l'accanito nemico. Comanda il reggimento il colonnello Giovanni Guidotti, che si è guadagnato, in Albania, una medaglia di argento per l'ardente difesa del M. Kalase, muraglia insuperabile opposta dai suoi bersaglieri all'irruenza degli instancabili assalti Greci.

All'alba del 28 marzo il reggimento riceve l'ordine di muovere. Nel pomeriggio è nei pressi di Tirana: il Battaglione ciclisti giunge l'indomani. È tutta la «Centauro» che si è spostata lasciando in linea, sul fronte dell'VIII corpo, i due battaglioni autoportati del 5° bersaglieri.

Sono i giorni del «tradimento jugoslavo», i giorni in cui i loschi maneggi ispirati dall'oro demoplutocratico gettano nel baratro dell'ultima avventura quella innaturale creazione versagliese che si nomò Jugoslavia.

Il confine albano-jugoslavo è tutto esposto al colpo di pugnale dell'aggressore.

Il nostro comando manovra le sue riserve a copertura delle provenienze più pericolose.

Il 31 marzo la «Centauro» è intorno a Scutari. Il 2 aprile i suoi reparti sono schierati a difesa dell'alto scutarino. Il 1° bersaglieri ha il battaglione ciclisti sul Tarabosch, a sud ovest del lago, il IX a oriente, fra l'estrema punta nord orientale del lago e le alture dello Shkreli. Il VII è di 2° scaglione. Fronti amplissime (il IX battaglione che si giova dell'apporto di un battaglione Guardia alla frontiera in sito e di reparti di guardie di Finanza, ha la forza ripartita in due settori, ciascuno dei quali si sviluppa per una diecina di chilometri di fronte), resistenza organizzata a blocchi larghissimamente intervallati guardanti le vie di facilitazione.

Nella notte sull'8 aprile, l'attacco jugoslavo si manifesta a oriente del lago. I nostri elementi avanzati resistono, poi vengono soverchiati dalla strapotenza numerica nemica. Per tre giorni si combatte: grossi reparti sbarcano alle nostre spalle con battelli a motore e vengono sbaragliati da nuclei di bersaglieri che li attaccano alla bomba.

Il VII battaglione accorre a rinforzo. Il M. Malsit è perso, ripreso, sommerso infine dalla marea irrompente.

Il sottotenente Minucci Sabatino si immola in un contrassalto disperato, guadagnando a sè la gloria vermiglia di una medaglia d'oro e al vecchio reggimento una nuova fronda di alloro. Il XXII battaglione motociclisti del 5° bersaglieri porta, rombante e infaticabile, la massa di fuoco delle sue quattro compagnie a sussidio dei punti volta a volta più minacciati.

Il giorno 11, adempiuto al cómpito di primo logoramento dell'aggressore, in attesa che da tergo giungessero consistenti rinforzi, i due battaglioni vengono portati sulla predisposta linea arretrata del Prroni i Banush (IX a sinistra). Sulla destra del VII si schierano reparti di Camicie Nere albanesi e le «Guide», appiedate. Il nemico preme, si ostina, ma non fa più un solo passo avanti. I carri del 31° Reggimento, con rapide puntate al di là della linea, portano il terrore nelle schiere avverse. Torme di prigionieri vengono cacciate innanzi a sè dai carri che rientrano nelle linee.

Gli eventi si succedono precipitosi. Il 15 un parlamentario jugoslavo si presenta agli avamposti del IX battaglione sul Prroni i Banush. Viene accompagnato ai comandi retrostanti: dopo poche ore ripassa le linee. Il bersagliere sa d'intuito che qualcosa sta succedendo, di risolutivo. La voce si diffonde: il nemico ha chiesto una tregua d'armi...

A mezzogiorno giunge un ordine. Si avanza! Tutta la divisione si incolonna sulla rotabile di riva orientale del lago di Scutari. Sono in testa i carristi, seguiti dal battaglione moto del 5° bersaglieri. Vengono poi il IX e il VII battaglione e i carabinieri del battaglione mobile IX. Il I battaglione, disancorato dal M. Tarabosch, raggiungerà in bicicletta a tarda sera.

Al Prroni i That — tragico malinteso — la difesa jugoslava è attiva. Artiglierie e armi controcarro si svelano e arrestano i carri. Oltre dieci sono i colpiti, alcuni ardono, faci tragiche nella incombente notte. Si attenderà l'alba per sopraffare la inaspettata resistenza.

Muovono in testa i carri, seguiti dai battaglioni VII e IX, appiedati (il IX a sinistra della rotabile), dietro al VII il IX battaglione cc.rr. Sulla rotabile, dietro a tale complesso, sono la compagnia moto, il battaglione ciclisti, un gruppo di artiglieria del 131° reggimento, il XXII battaglione moto, reparti del genio e l'autocarreggio reggimentale.

Col sorgere del giorno, comincia a cadere la pioggia: pioverà, accanitamente, tutto il giorno, tutto l'indomani.

Alle 7, i battaglioni bersaglieri VII e IX si attestano al Prroni i That ove la resistanza nemica è cessata.

Il comandante del reggimento decide di procedere senza indugio, oltrepassando i reparti carristi. Con la compagnia moto reggimentale, punta verso il confine, che è a una diecina di chilometri. La colonna segue nel dispositivo già detto. Non si incontrano che deboli reazioni di fuoco ad est della strada. Alle 9 la compagnia moto cozza al confine, ad Hani i Hotit, contro resistenze più consistenti. Viene ordinato che una compagnia per ciascuno dei battaglioni retrostanti VII e IX accorra, autotrasportata, a schierarsi rispettivamente sul Malsit e sul Kaguyoces, alture di modesta elevazione ma dominanti la posizione di Hani i Hotit e donde si sarebbe potuto manovrare per superare le resistenze in atto.

Ma l'impeto dei motociclisti è sufficiente per provocare il loro cedimento.

Il ponte sull'estrema punta nord orientale del lago non esiste più.

Il comandante del reggimento sa che nessuna arditezza è irrealizzabile, nella situazione contingente. Dà ordini per il ripristino del passaggio sul lago ad Hani i Hotit e, già alle 9,45, riprende la marcia con la sola compagnia moto alla quale si sono aggiunti alcuni carri armati. Seguirà il I battaglione (ciclisti), il quale, giovandosi delle biciclette, supererà il VII e il IX, in crisi di attesa degli autocarri per l'autotrasporto.

Alle 10,30 gli elementi avanzati della colonna raggiungono lo sbarramento di Bozay. Qui era il posto di frontiera jugoslavo: trattasi di una organizzazione difensiva in piena efficienza, con opere a carattere permanente e campale, con apprestamenti anticarro e d'arresto, sulla quale sono schierate forze nemiche dell'entità di alcuni battaglioni. Comanda lo sbarramento il generale Popovic.

Al giungere allo sbarramento delle punte avanzate della colonna, un ufficiale jugoslavo si fa loro incontro, palesando il desiderio del suo comandante di abboccarsi col comandante italiano. A questi il generale Popovic rappresenta poi come, avendo la sensazione del crollo imminente della efficienza militare jugoslava, desideri ridurre al minimo le perdite per combattimento. Intendeva quindi provocare, dalle autorità da cui dipendeva, istruzioni che gli consentissero di ripiegarre dalla posizione affidatagli. Chiedeva inoltre che, in attesa di tali istruzioni, la colonna italiana sostasse dinanzi allo sbarramento senza agire contro di esso.

Il Comandante del 1° bersaglieri dava comunicazione di ciò al comandante la Divisione « Centauro » e inviava intanto, con propri motociclisti, il rappresentante del generale Popovic, accompagnato da un nostro capitano dei carabinieri, a Tuzi, sede del comando di armata avente giurisdizione sulla zona.

Sono momenti di tensione intensa. Lo sbarramento, strapiombante sul lago per un centinaio di metri, è formidabile, per intrinseca forza naturale e per gli apprestamenti e per gli effettivi che lo presidiano. Non lo fronteggiano che qualche diecina di bersaglieri motociclisti ed alcuni carri armati che stanno sopraggiungendo. Il comandante del 1° bersaglieri è, con pochi ufficiali, nell'interno della posizione. Un attimo di esitazione, di incertezza, un solo colpo di fucile possono avere conseguenze gravissime.

Il presidio dello sbarramento è costituito da truppa in massima parte montenegrina, per nulla scossa e apparentemente tutt'altro che proclive a cedere la posizione senza combattere. Gli stessi ufficiali esprimono i proprio dubbi sulla possibilità di ottenere che obbedisca perfettamente all'eventuale ordine di ripiegare.

Il colonnello Sokolic, che la comanda, si prodiga nello sforzo di sedare velleità di ribellioni: ma appare visibile — dalle grida, dalle gesticolazioni, dagli atti incomposti della sua gente, evidentemente pronta a fare uso delle armi contro i propri stessi comandanti — come la sua opera riesca perlomeno difficile.

Il contegno tutt'altro che passivo del presidio dello sbarramento trae incentivo dai movimento dei nostri motociclisti, i quali cercano di insinuarsi uno dopo l'altro per lo stretto varco di accesso alla posizione.

Il comandante del reggimento vede tutto il pericolo insito nella situazione. E allora fa ritirare dalle immediatezze dello sbarramento i motociclisti già affluitivi e fa ripiegare i pochi carri giunti fin lassù, in posizione donde non possano essere battuti dalle artiglierie delle opere.

Giunge intanto notizia (sono le 11,30) che il battaglione ciclisti sta sopravvenendo. Gli vien dato ordine di schierarsi a nord della rotabile, per averlo pronto a svolgere un'azione per l'alto dello sbarramento qualora gli eventi fossero per imporre una soluzione di forza.

Verso le 12 la crisi è superata. Il comandante la « Centauro », giunto in posto, preso atto dell'autorizzazione arrivata frattanto al generale Popovic di cedere la posizione, dispone che le truppe di questi ripieghino con armi e bagagli su Tuzi, seguite a tre ore di distacco dai nostri reparti.

Alle 16,30 il 1° bersaglieri riprende la marcia, preceduto dal XXII battaglione motociclisti. È in testa al reggimento la compagnia moto, seguita dal VII battaglione (autotrasportato) e dal I (ciclisti). Il IX era più indietro, ritardato dalla mancanza di autocarri, alcuni dei quali erano stati impiegati per ordine superiore in trasporto di materiali.

Alle ore 17,30 la testa del dispositivo è a Tuzi (km. 20 dal confine). Alle 18,30 a Podgorica (una diecina di chilometri oltre Tuzi).

La notte era sopraggiunta. L'oscurità fittissima, la pioggia, il fango, l'incredibile ingombro della strada percorsa da masse di fuggiaschi e da reparti ancora inquadrati che ripiegavano in perfetto ordine, ostacolano la progressione.

Soltanto verso le 22,30 tutta la colonna è fra Bogettici e Danilovgrad, una ottantina di chilometri oltre il confine. Il battaglione ciclisti è intorno a Podgorica.

La marcia era ripresa anzi l'alba del giorno 17.

Per Niksic e Trebinje, la colonna — attraversato il Montenegro ancora attonito sotto la percossa degli avvenimenti fulminei — nel primo pomeriggio entra in Ragusa, primi fra ogni altro soldato d'Italia i motociclisti del XXII battaglione del 5° bersaglieri.

Da Scutari a Ragusa: due giorni di cammino, sulle ali dell'audacia e della volontà!

Rassegna delle FORZE ARMATE

La battaglia dell'Atlantico

Terminato il periodo delle grandi tempeste invernali nell'oceano Atlantico, i sommergibili dell'Asse hanno ripreso ad operare in massa contro le linee del traffico nemico, e nel mese di marzo gli affondamenti salgono alla cifra di TSL. 1.163.000, cifra che rasenta i massimi raggiunti nell'anno passato.

Nei giorni scorsi il Primo Lord dell'Ammiragliato, Alexander, ha dichiarato, nel corso di una seduta alla Camera dei Comuni, che l'Ammiragliato considera la minaccia dei sommergibili dell'Asse alla navigazione « alleata » più seria che mai. « Il nemico, egli ha ripetuto, costruisce infatti più sommergibili di quanti non ne perda ». Accennando poi alla controversia sulla opportunità o meno di costruire navi mercantili veloci egli ha affermato che queste rappresentano un buon mezzo per sventare la minaccia dei sommergibili, ma che se si costruissero ora, soltanto navi veloci, si incorrerebbe in un vero disastro prima che i cantieri americani fossero in grado di vararne in numero sufficiente. Alexander ha concluso l'argomento mettendo in rilievo la stretta collaborazione fra gli Stati Uniti, l'Inghilterra ed il Canadà per fronteggiare la minaccia dei sommergibili, dichiarando che molte speranze sono riposte nella efficienza della « Fleet Air Army » (Aviazione della Flotta) che starebbe ricevendo nuovi tipi di aerosiluranti e di bombardieri a tuffo.

Di fronte alle dichiarazioni del Primo Lord dell'Ammiragliato abbiamo il recente affondamento, ad opera di un sommergibile nazionale, dell'*Empress of Canada* (tonn. 21.517, velocità nodi 20) che sta a dimostrare come le navi veloci non siano affatto salvaguardate per effetto della loro velocità dagli attacchi dei sommergibili e come invece l'affondamento di uno di tali transatlantici provochi, oltre alla distruzione di una cospicua aliquota di tonnellaggio, anche tali perdite di uomini e materiali da far equivalere il loro affondamento ad una sconfitta.

Un altro aspetto della battaglia dell'Atlantico, che i Capi delle Nazioni nemiche non sfiorano mai, è quello del rimpiazzo degli Stati Maggiori e degli equipaggi della Marina Mercantile che vengono perduti durante le traversate.

Dalla stampa americana si rileva che la Marina Mercantile degli Stati Uniti ha aumentato le scuole di addestramento per poter formare nel 1943 n. 50.000 nuovi marinai necessari alle sue esigenze.

Entro il 31 dicembre 1944 il totale dei marittimi americani arruolati dovrebbe essere di 125.000. Se si pone mente alla esiguità della Marina Mercantile degli Stati Uniti del tempo di pace ed alle aumentate esigenze della flotta militare, si vede come la qualità debba andare a scapito della quantità: ed infatti giungono continuamente notizie sia della scarsa capacità dei nuovi equipaggi, formati da elementi di tutte le razze del mondo e dotati di scarsa pratica della vita del mare, sia dei continui atti di vera e propria pirateria, che ricordano i sistemi di arruolamento usati nel 1700, ai quali i Governi anglosassoni ricorrono per imbarcare forzosamente tutto il personale delle cosidette Nazioni alleate che non riesce a fuggire dalle zone costiere.

Un altro aspetto caratteristico della battaglia oceanica è la distruzione operata dai siluri dell'Asse nella flotta petroliera. Dal principio della guerra ad oggi ad opera delle forze aeronavali del Tripartito sono state affondate 770 unità per 5.600.000 tonnellate, il che corrisponde a circa 9/10 delle petroliere possedute all'inizio della guerra dalla Gran Bretagna e dagli Stati Uniti, le quali erano complessivamente 919 per un totale di 6.100.000 TSL.

L'importanza di tali risultati può apprezzarsi non solo pensando alla delicatezza che richiede la costruzione di una moderna petroliera ed alla quasi impossibilità della loro costruzione in serie, ma anche alle enormi quantità di carburante occorrenti alle Forze Armate di una Nazione moderna.

Fonte britannica ha recentemente dichiarato che in ogni grande attacco aereo sul territorio del Reich vengono consumate circa tonn. 360 di benzina e che alle Forze Armate angloamericane dislocate in Gran Bretagna e oltremare ne occorrono in un mese circa 360.000.

Basta considerare tali cifre, che si riferiscono unicamente al consumo della benzina e non tengono conto di quello della nafta, infinitamente superiore al primo, per avere una ulteriore conferma dell'eccezionale importanza del compito che il naviglio petroliero anglosassone è chiamato ad assolvere nel quadro dell'attuale conflitto e le gravissime conseguenze di una progressiva distruzione del naviglio stesso ad opera dei sommergibili dell'Asse.

La guerra in Pacifico

Il 27 marzo u. s. una formazione navale nordamericana, composta degli incrociatori *Pensacola*, *Omaha* e di 4 cacciatorpediniere, si è scontrata nelle acque delle Aleutine con forze similari nipponiche. Lo scontro, durato circa 4 ore, è stato interrotto in seguito all'allontanamento della formazione americana.

Sui 2 incrociatori e su 2 cacciatorpediniere sono stati notati da parte giapponese notevoli incendi a bordo.

Il Dipartimento della Marina degli Stati Uniti in un suo comunicato ammette l'avvenuto scontro, ma come al solito si limita a dire che particolari saranno annunciati allorchè non avranno più valore per il nemico.

Nel mese scorso, sia da parte giapponese che da parte americana, varie notizie sono state diramate per annunciare attacchi e perdite subite dai convogli che ognuna delle due parti inviava nelle zone occupate per aumentarne la potenzialità. Tali eventi rientrano in quello che potremmo chiamare un quadro normale della guerra oceanica e non offrono spunto a speciali considerazioni. Quello che viceversa deve impressionare è il fatto che attraverso i comunicati nordamericani si rileva una nuova concezione della guerra sul mare. Infatti in un comunicato diramato dal Quartier Generale di Mac Arthur, dopo l'attacco ad un convoglio nipponico, è detto che notevole era l'importanza della sconfitta sofferta dai giapponesi in quanto l'aviazione aveva distrutto tutte le imbarcazioni e le zattere sulle quali si erano rifugiati i soldati nipponici sopravvissuti.

Il generale Mac Arthur conclude: « A quanto si sa non vi sono quasi sopravviventi. Grazie alla Provvidenza ci è stata riservata questa grande gioia ». Tali parole ed avvenimenti non hanno bisogno di commento.

Finora costituiva punto di onore per il vincitore di una battaglia navale l'assistere gli equipaggi delle navi affondate; distrutta la forza navale dell'avversario, i doveri elementari di umanità prescrivevano di salvare i sopravviventi; ora invece, secondo la nuova prassi dei nordamericani, rimane stabilito che per rendere la vittoria completa, si esige che non vi siano sopravviventi e che il vincitore deve mitragliare e distruggere senza pietà imbarcazioni e zattere. Fortunatamente tali teorie sono per ora solamente limitate alla infantile, crudele e primitiva mentalità nordamericana che, priva di qualsiasi tradizione non solo militare ma anche civile, si abbandona a metodi di guerra assolutamente indegni.

Ben diversamente si sono finora comportati italiani, germanici, giapponesi ed anche gli inglesi; tuttavia un simile fatto non può non essere considerato come un indice allarmante di un altro passo indietro compiuto nell'ordine morale. Se il nuovo esempio sarà seguito, le Nazioni anglosassoni, che si vantano di propugnare idee di libertà e di cristianità, ritorneranno definitivamente alla lotta nella selva ed alle crudeltà primitive dei loro vicini ant-nati.

Le perdite della Marina da guerra inglese

Alla Camera dei Lords è stato chiesto al Segretario parlamentare dell'Ammiragliato di rendere note le perdite sinora subite dalla Marina da guerra britannica.

Egli ha risposto che esse ammontavano a: 5 navi da battaglia; 7 navi portaerei; 25 incrociatori; 14 incrociatori ausiliari; 94 cacciatorpediniere; 14 corvette; 44 sommergibili; 1 monitore; 8 sloops; 22 dragamine; 156 trawlers; 14 drifters; 3 panfili; 5 cannoniere; 3 cutters.

L'Ammiragliato ha comunicato di volta in volta le perdite nominative di unità maggiori (v. tabella).

I cacciatorpediniere confessati perduti volta per volta dall Ammiragliato assommano, con la differenza di qualche unità, alla cifra complessiva dichiarata dal Segretario parlamentare dell'Ammiragliato; questa cifra ufficiale dovrebbe però essere aumentata di circa una trentina di unità per corrispondere a quelli che si ritengono gli affondamenti effettivi.

Ai 44 sommergibili dichiarati perduti si contrappone la cifra dei 54 sommergibili volta per volta confessati perduti dall'Ammiragliato, e la cifra di oltre 80 sommergibili segnalati dalle forze dell'Asse come sicuramente affondati.

Alle 14 corvette dichiarate perdute si contrappone la cifra di 20 corvette volta per volta confessate perdute, ma probabilmente sono state escluse dal conteggio le unità canadesi, australiane e quelle armate con equipaggi norvegesi, ecc.

I Paesi dell'Asse hanno segnalato l'affondamento di 24 unità di questo tipo.

Tali osservazioni testimoniano delle reticenti ammissioni dell'Ammiragliato inglese.

Perdite navali sovietiche nel Baltico

Un comunicato ufficiale riporta che le perdite subite dalle forze navali sovietiche del Baltico nel 1942, ad opera di unità navali ed aeree tedesche e finniche, sarebbero le seguenti:

Unità affondate:

cacciatorpediniere 16; sommergibili 21; cannoniere 2; navi scorta 2; dragamine 8; navi pattuglia 23; unità imprecisate 3.

Unità danneggiate:

cacciatorpediniere 10; sommergibili 16; navi scorta 3; navi pattuglia 16; rimorchiatori 3.

Tale comunicato illustra un aspetto del conflitto mondiale che normalmente è ignorato dalle masse, ma che ha il suo peso notevole nella lotta asprissima che si combatte alle frontiere orientali del Reich ed a quelle meridionali della Finlandia.

La guardia che le unità tedesche e finniche montano nelle acque del Mar Baltico assicura loro la padronanza assoluta e la libertà di movimento e di rifornimento in tale zona, costringendo i russi a non usufruire dei vantaggi che derivano dai trasporti marittimi in confronto a quelli terrestri.

Navi da battaglia

NOME DELL'UNITÀ	ARMAMENTO	DISLOCAMENTO TONNELLATE	DATA AFFONDAMENTO	AFFONDATO DAI	CAUSA	LOCALITÀ
Royal Oak	VIII/381	29.150	14-10-1939	tedeschi	silur. sommerg.	Scapa Flow
Hood	VIII/381	42.100	24- 5-1941	tedeschi	n. b. **Bismarck**	Atlantico
Barham	VIII/381	31.100	25-11-1941	tedeschi	silur. sommerg.	Mediterraneo
Prince of Wales	X/356	35.000	9-12-1941	nipponici	aerei	Malesia
Repulse	VI/381	32 000	9-12-1941	nipponici	aerei	Malesia

Navi portaerei

NOME DELL'UNITÀ	ARMAMENTO	DISLOCAMENTO TONNELLATE	DATA AFFONDAMENTO	AFFONDATO DAI	CAUSA	LOCALITÀ
Courageous	48 aerei	22.500	17- 9-1939	tedeschi	silur. sommerg.	Atlantico
Glorious	48 aerei	22.500	8- 6-1940	tedeschi	artigl. di n. b.	Atlantico
Ark Royal	60 aerei	22.600	13-11-1941	tedeschi	silur. sommerg.	Mediterraneo
Audacity (nave appoggio aerei)	—	5.537	-12-1941	tedeschi	silur. sommerg.	Atlantico
Hermes	15 aerei	10.850	9- 4-1942	nipponici	aerei	Sud Trincomalee
Eagle	21 aerei	22.600	11- 8-1942	tedeschi	silur. sommerg.	Med. Occident.
Avenger (ausiliario)	20 aerei	8.500	-11-1942	ital.-tedes.	aerei	N. A. F.

Incrociatori

NOME DELL'UNITÀ	ARMAMENTO	DISLOCAMENTO TONNELLATE	DATA AFFONDAMENTO	AFFONDATO DAI	CAUSA	LOCALITÀ
Effingham	IX/152	9.770	17- 5-1940	—	incagliato	Coste Norvegia
Curlew	VIII/102 a. a.	4.290	26- 5-1940	tedeschi	aerei	Coste Norvegia
Calypso	VIII/152	4 180	13- 6-1940	italiani	silur. sommerg.	Medit. Orient.
Southampton	XII/152	9.100	10- 1-1941	italiani	aerei	Canale di Sicilia
York	VI/203	8.250	26- 3-1941	italiani	mezzi R. M.	Creta
Bonaventure	X/132	5.450	30- 3-1941	italiani	silur. sommerg.	Sud di Caso
Calcutta	VIII/102 a. a.	4.200	21- 5-1941	italiani	aerei	Creta
Gloucester	XII/152	9.300	21- 5-1941	tedeschi	aerei	Creta
Fiji	XII/152	8.000	21- 5-1941	italiani	torp. **Sagittario**	Mediterraneo
Dunedin	VI/152	4.850	25-11-1941	tedeschi	silur. sommerg.	Atlantico
Sydney	VIII/152	6.830	2-12-1941	tedeschi	i. a. **Cormoran**	Australia
Galatea	VI/152	5.220	16-12-1941	tedeschi	silur. sommerg.	Mediterraneo
Neptune	VIII/152	7.175	19-12-1941	italiani	mine	Tripoli
Perth	VIII/152	6.800	28- 2-1942	nipponici	battaglia nav.	Giava (Oc. Pac.)
Exeter	VI/203	8.390	3- 3-1942	nipponici	batt. aeronav.	Giava (Oc. Pac.)
Najad	X/132	5.450	11- 3-1942	italiani	aerosiluranti	Sud. di Creta
Dorsetshire	VIII/203	9.975	5- 4-1942	nipponici	aerei	S.E. di Ceylon
Cornwall	VIII/203	10.000	5- 4-1942	nipponici	aerei	S.E. di Ceylon
Edimburgh	XII/152	10.000	30- 4-1942	tedeschi	smg. c. t.	Mare Artico
Trinidad	XII/152	8.000	15- 5-1942	tedeschi	aerei	Mare Artico
Hermione	X/132	5.450	15- 6-1942	italiani	artigl. incroc.	Mediterraneo
Canberra	VIII/203	9.850	8- 8-1942	nipponici	batt. aeronav.	Isole Salomone
Manchester	XII/152	9.300	13- 8-1942	italiani	MAS	Kelibia (Medit.)
Cairo	VIII/102 a. a.	4.200	13- 8-1942	italiani	sommergibile	Mediterraneo
Coventry	VIII/102 a. a.	4.290	14- 9-1492	ital.-tedes.	batt. aeronav.	Tobruk

L'elenco dovrebbe essere completato con i nominativi dei 2 incrociatori (1 tipo **Kent** e 1 tipo **Leander**) affondati il 22-5-1941 al largo di Creta, e aggiornato con le perdite successive all'inizio delle operazioni nel N. A. F. (7-11-1942) che sarebbero le seguenti:

1 tipo **Leander**	VIII/152	7.270	8-11-1942	tedeschi	sommergibile	Algeri
id. **Leander**	VIII/152	7 270	15-11-1942	italiani	sommergibile	Bougie
id. **Birmingham**	XII/152	9 100	12-11-1942	tedeschi	sommergibile	Coste Marocco
id. **Emerald**	VII/152	7.550	2-12-1942	italiani	c. t. **Camicia Nera**	Mediterraneo
id. **London**	VIII/203	9.850	1-12-1942	tedeschi	sommergibile	Mediterraneo Orientale
id. **Dido**	X/132	5.450	1- 2-1943	tedeschi	sommergibile	Tobruk
id. **Australia**	VIII/203	9.870	11-11-1942	?	?	Mediterraneo

e dei 2 incrociatori posamine veloci **Latona** e **Welshman**.

Previsioni sulle nuove costruzioni mercantili negli Stati Uniti per il 1943

Le dichiarazioni ufficiali nordamericane circa l'entità delle nuove costruzioni mercantili in programma per il 1943 hanno fornito, nel corso degli ultimi 3-4 mesi, cifre fortemente divergenti.

La cifra più frequentemente ripetuta è stata quella di 16.000.000 di tonnellate di portata (pari a circa 11.000.000 di tonnellate di stazza lorda), ma recentemente l'Ammiraglio Emory S. Land, Presidente della « United States Maritime Commission », ha dichiarato che la produzione del 1943 sarà di 2.100 navi, per 21.000.000 di tonnellate di portata (corrispondenti a circa 14.000.000 di TSL.).

Poichè negli ultimi mesi le nuove costruzioni, anche secondo le dichiarazioni ufficiali nemiche, hanno avuto delle oscillazioni in regresso, la stessa propaganda nemica ha spiegato tali diminuzioni con cause di carattere puramente contingente, come ad esempio, per l'ottobre 1942, la necessità di costruire unità speciali per le Forze Armate e, successivamente, l'asprezza del clima invernale.

Da altre fonti risulta invece che si sono verificati inconvenienti di carattere ben più consistente e stabile quali la diminuzione del rendimento dei cantieri in funzione, le cui maestranze sono state in parte destinate all'impianto dei cantieri nuovi, ciò che ha costretto i primi ad assumere nuove maestranze non pratiche; le deficienze nelle forniture d'acciaio; le interruzioni di lavoro per scioperi; il ritardo della consegna di macchinari e di parti di allestimento delle subcommesse che, tra l'altro, alla fine del 1942 ha fatto sospendere i lavori riguardanti circa 500.000 tonnellate di nuovo naviglio distribuito in vari cantieri.

Ma il pregiudizio arrecato da queste deficienze alla produzione è di portata molto più ampia della diminuzione di qualche centinaio di migliaia di tonnellate di nuovo naviglio in più mesi, perchè l'irregolarità del rendimento produttivo, causata dal ritardo nelle consegne delle materie prime e di macchinari e dagli spostamenti della mano d'opera, influisce su tutto il complesso dei programmi governativi, ritardandone l'attuazione.

Considerando il problema dei cantieri è inoltre da tenere presente che gli scali attualmente esistenti in tutti gli S.U.A. hanno ora una capacità di costruzione che può calcolarsi notevolmente inferiore ai 10 milioni di TSL. all'anno.

Solo per attuare il programma minimo dei 16.000.000 di tonnellate di portata, pari a circa 11.000.000 di TSL, gli S.U.A. dovrebbero quindi entro il 1943 aumentare la capacità produttiva dei propri cantieri di 3-4.000.000 di TSL. E ciò non potrebbe ottenersi che mediante un accrescimento degli scali esistenti, accompagnato però da tutti quegli altri elementi negativi enumerati più sopra, che già nel luglio scorso hanno provocato l'ordine della « United States Maritime Commission » per la sospensione della costruzione di nuovi cantieri.

La recentissima dichiarazione dell'Ammiraglio Land, secondo cui l'attuale attrezzatura dei cantieri navali americani consentirebbe la costruzione di 20.000.000 di tonnellate di portata di naviglio mercantile all'anno, e non sarebbe necessario aumentare la produzione in questo campo oltre i 20.000.000, lascia pertanto increduli. D'altra parte tali parole non possono non stupire anche chi sia disposto a prestarvi fede, perchè esse sono in aperto contrasto con la serie quasi ininterrotta di allarmi espressi specialmente in questi ultimi mesi, al di qua e al di là dell'Atlantico, sul pericolo subacqueo e sulla necessità assoluta di aumentare la produzione di naviglio mercantile.

Da questi vari elementi si può perciò dedurre che i cantieri degli S.U.A., dopo lo slancio costruttivo iniziale, hanno dovuto arrestarsi sui risultati raggiunti, se non retrocedere in qualche caso.

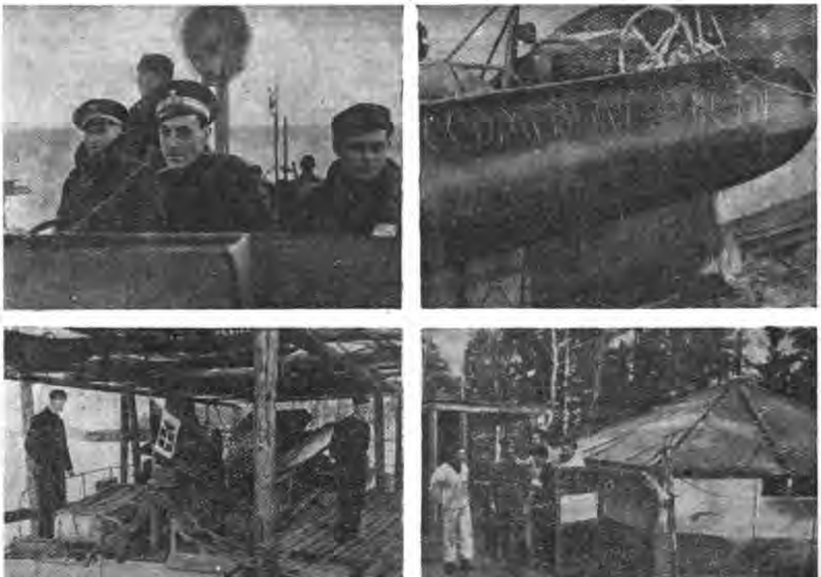
È quindi da ritenere, in base a quanto è noto fino ad oggi, che l'annuncio delle cifre di 16.000.000 e più di portata per le nuove costruzioni mercantili del 1943 abbia carattere non tecnico ma pubblicitario, ad uso interno ed estero (tendente ad annullare l'effetto negativo prodotto dalle notizie circa la diminuzione dei vari negli ultimi mesi), e che almeno per il momento i cantieri degli S.U.A. non siano in grado di superare la produzione mensile dell'ultimo trimestre del 1942 che, secondo la « United States Maritime Commission », fu di 80-90 navi varate, pari a TSL. 600-700.000.

Tali cifre possono, a titolo prudenziale, essere accettate per buone, sebbene si abbia ragione di dubitare che siano esagerate, perchè spesso le comunicazioni della propaganda nemica cercano volutamente di creare confusioni tra vari, consegne ed entrate in servizio.

Dall'esame di tutti questi fattori si può insomma concludere che nell'anno in corso le nuove costruzioni in America potranno raggiungere al massimo circa la metà delle cifre di tonnellaggio propagandato dagli americani.

Alfonso Galleani

UNA BASE DI NOSTRI MAS SUL LAGO LADOGA



Il Ventennale della Regia Aeronautica

Ordine del Giorno del generale Fougier ai combattenti del cielo:

« Ufficiali, Sottufficiali, Avieri!

Or sono venti anni, superando ogni indugio e vincendo ogni dubbio col suo credo lungimirante permeato di passione aviatoria e di fiducia negli uomini che per il divenire dell'ala italiana avevano lottato e sofferto, il Duce poneva, con la creazione della R. Aeronautica, il terzo pilastro nella struttura fondamentale delle forze armate dello Stato.

Da quel giorno molto aspro cammino è stato percorso e larga messe di gloria sublimata dal sacrificio si è accumulata nei fasti dell'arma che raccoglie sotto la sua invitta bandiera il fiore del volontarismo d'Italia.

Espressione purissima della volontà del Fascismo di affermare dinanzi al mondo le più elette virtù della nostra stirpe, la R. Aeronautica nel ventennio della sua vita, in una continua ansia di superamento e con ardore mai attenuato, ha profuso le sue energie spirituali e materiali perchè rifulgessero di luce sempre più vivida le sue fresche tradizioni e si affermasse ammonitrice la potenza delle nostre armi.

Oggi, dopo venti anni di ininterrotte prove di ardimento e di valore, il cui ricordo fa vibrare di legittimo orgoglio il nostro cuore di soldati dell'aria, nell'ardore del combattimento contro la più potente coalizione che la storia ricordi, le forze aeree d'Italia, già veterane di tre guerre, celebrano la festa della loro giovinezza e della loro fede.

Fiera del sacrificio dei suoi figli, orgogliosa delle sue glorie e vibrante di inesausta passione, la R. Aeronautica, nell'austerità dell'ora, leva in alto, agli albori del secondo ventennio di vita, le insegne dei suoi stormi e rinnova il giuramento di fedeltà, per rendersi sempre più degna dell'olocausto dei suoi Eroi e del destino vittorioso della Patria adorata.

Ufficiali, Sottufficiali, Avieri!

Saluto al Re! Saluto al Duce!

FOUGIER ».

Nei venti anni di esistenza della R. Aeronautica sono state concesse le seguenti ricompense al valore a bandiere, labari e componenti il personale dell'Arma (ivi inclusi gli appartenenti al R. Esercito e alla R. Marina in servizio aeronavigante):

MEDAGLIE D'ORO

Valore Militare:

1 alla bandiera della R. Aeronautica;

1 alla bandiera del 36° Stormo;

174 al personale (4 dei quali viventi e presenti).

Valore Aeronautico:

94 al personale.

MEDAGLIE D'ARGENTO

Valore Militare:

16 in ragione di una rispettivamente alle bandiere del 1°, 2°, 3°, 4°, 8°, 9°, 11°, 14°, 15°, 30°, 32°, 34°, 36°, 37°, 39°, e 50°. Stormo.

4 in ragione di due rispettivamente alle bandiere del 41° e del 53° Stormo.

5 in ragione di una rispettivamente ai labari del 73°, 114°, 150°, 154°, e 160° Gruppo.

4694 al personale.

Valore Aeronautico:

282 al personale.

MEDAGLIE DI BRONZO

Valore Militare:

1 al labaro del 22° Gruppo;

6014 al personale.

Valore Aeronautico:

415 al personale

Croci di Guerra al Valore Militare:

6854 al personale.

La ricostruzione Aeronautica voluta dal DUCE

Dopo la bellissima prova del volo Roma–Tokio, che tanta ammirazione suscitò in tutto il mondo, le ali tricolori ebbero il colpo di grazia: la scusa fu che gli aviatori italiani, non appena potevano, se ne andavano con i velivoli a Fiume per difendere, agli ordini di D'Annunzio, la città olocausta.

Da questo momento s'inizia lo sfacelo aeronautico con nna brutalità che ha del sadismo.

Devastati i campi, abbandonati gli hangars, distrutti gli apparecchi i cui pezzi si vendevano a peso di ferro, disperso il materiale, chiuse le officine, congedato il personale, la furia della distruzione si era accanita sull'arma aerea con una particolare voluttà. Era naturale. In quegli anni non si parlava che di «smobilitare» la Nazione: triste parola che nascondeva il proposito di rinnegamento della guerra. E bisognava, secondo il comandamento del sovversivismo trionfante incominciare dallo «smobilitare» gli spiriti.

Oh la triste smobilitazione!

«Nulla, del patrimonio eroico della guerra — scrisse il Poma in *Civiltà Fascista* — eguagliava forse la tradizione, breve, ma gloriosissima, dell'ala italiana. Chi aveva vissuto nella passione del volo portando tra gli spazi eroici, solo con Dio e col suo coraggio, la passione ardente della vittoria, era destinato a mantenere in perpetuo e soprattutto nei periodi della pace vergognosa e pigra, lo spirito di quelle ore lontane.

Ogni aviatore di guerra era un testimonio incomodo e un ribelle nato per i rinnegatori della guerra. Per mutilare la vittoria, bisognava incominciare dal tarparne le ali. Così fu fatto ».

Ma non appena, nell'ottobre del 1922, l'Italia di Vittorio Veneto riprese possesso di Roma, al richiamo del Duce, le aquile disperse, rinnegate e ferite spiccarono il volo dai più lontani lembi d'Italia verso gli antichi nidi: Mussolini ebbe, vicino a sè, tra i più fedeli ed i più arditi, i superstiti delle più belle battaglie del cielo. Egli proclamava la legge del l'ardimento e ognuno, tra i reduci della grande guerra, sapeva quanto valesse, contro gli indugi della viltà e la tristezza dell'inerzia, la volontà del tutto osare, il disprezzo del rischio, l'orgoglio di combattere da soli contro la prepotenza bestiale del numero. Nell'atmosfera di fiamma, nella gara del sacrificio, nel fervore di vita nuova che il Duce creava in Italia, i trasvolatori di guerra, gli indiavolati cacciatori del cielo, i bombardatori e mitraglieri intrepidi degli eserciti nemici, ritrovarono se stessi: dalle Alpi al mare, avvertivano lo stesso fremito eroico, che li aveva trascinati di cielo in cielo sui campi della guerra.

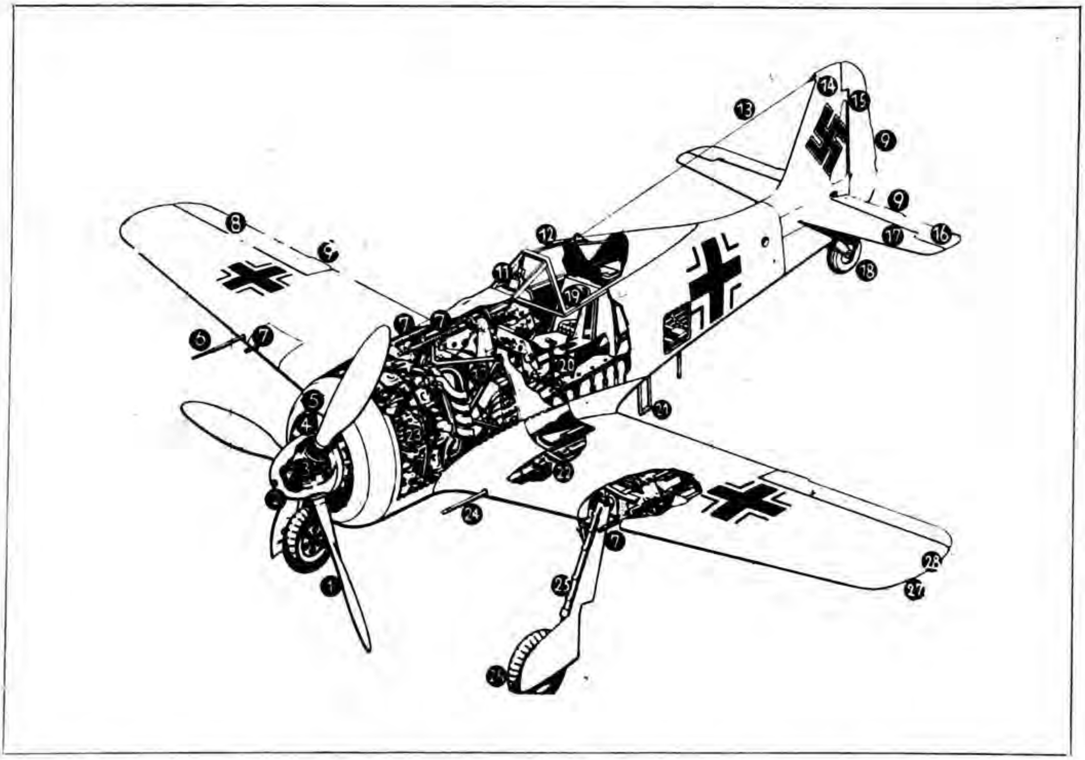
Ecco perchè il Fascismo si affrettò a ricostruire, salda e potente, la forza armata dell'aria e questa diventò la più originale e tipica creatura del Fascismo. Il Duce, quindi, brucia le tappe della ricostruzione.

La guerra aerea

L'Aviazione italiana è stata intensamente ed attivamente presente nelle operazioni che si sono svolte durante lo scorso mese in Africa Settentrionale e sul Mediterraneo.

La partecipazione dei nostri reparti alle azioni in campo tattico sui fronti centrale e sud-orien-

STUKA DEL TIPO "JU 87„ IN VOLO



1 Elica a passo variabile; **2** Ogiva dell'elica; **3** Parte anteriore del complesso meccanico dell'elica; **4** Radiatore; **5** Convogliatori di scarico; **6** Tubo del Venturi: **7** Mitragliatrice; **8** Alettone; **9** Aletta dell'alettone; **10** Castello motore; **11** Parabrezza; **12** Copertura rovesciabile della carlinga; **13** Aereo della Radio; **14** Timone fisso di direzione; **15** Timone di direzione; **16** Timone di profondità; **17** Timone fisso di profondità; **18** Ruotino di coda; **19** Sedile di pilotaggio; **20** Leva del gas; **21** Scaletta retrattile; **22** Complesso del cannoncino; **23** Motore BM. W. 801; **24** Canna del cannoncino; **25** Gamba del carrello retrattile; **26** Ruota del carrello; **27** Fanalino di via; **28** Fanalino di posizione.

tale della Tunisia, ha avuto per obiettivi tanto lo schieramento di prima linea avversario, quanto le immediate, retrovie nonchè i mezzi di trasporto che dall'Algeria fanno affluire in linea i rifornimenti alle armate anglo-americane.

Molte azioni a volo radente e in picchiata hanno sgominato nuclei di resistenza, annientato postazioni d'artiglieria, distrutto mezzi corazzati ed unità motorizzate da trasporto.

L'aviazione avversaria ha tentato di arginare l'irruenza delle forze aeree dell'Asse, contrastandone l'azione, sicchè i nostri cacciatori hanno dovuto ripetutamente ingaggiare battaglia per appoggiare l'azione delle forze da bombardamento.

Sul Mediterraneo è continuata l'azione protettiva ai convogli in rotta dai porti italiani a quelli della Tunisia. È pure proseguita l'intercettazione del traffico avversario al largo delle coste algerine. In due azioni, superbe per audacia e slancio combattivo, i nostri aerosiluranti hanno affondato naviglio nemico per 20 mila tonnellate, nonchè una unità di scorta.

La caccia ai trasporti navali si è pure spinta entro i porti avversari di Bona, Bougie, Algeri, Philippeville, che sono stati più volte bombardati da nostre formazioni pesanti.

Questo vasto complesso di attività offensiva non ha distolto l'Aviazione italiana dalla difesa del territorio metropolitano; difesa che è stata assicurata dai nostri cacciatori con ripetuti interventi, durante i quali il nemico ha perso dodici velivoli in combattimento.

Ed ecco il riassunto in cifre delle attività settimanali del mese di marzo:

Dal 1° al 7 marzo le perdite complessive del nemico ammontano a 93 velivoli, venti dei quali ha perduto durante azioni contro obiettivi situati nel nostro territorio metropolitano. Sul mare l'Aviazione ha affondato un cacciatorpediniere, tre piroscafi per complessive 20.000 tonnellate, ed ha danneggiato un cacciatorpediniere ed un altro piroscafo.

Nel complesso l'attività aerea, *nella settimana dal 7 al 14 marzo*, è compendiata dalle seguenti cifre:

unità navali affondate: 4 piroscafi;

unità navali danneggiate: 1 cacciatorpediniere e 9 piroscafi;

aeroplani abbattuti in combattimento: 59, dei quali 52 in Tunisia e 7 sul Mediterraneo.

La c.a. ha abbattuto altri 8 velivoli.

Bilancio complessivo della settimana *dal 15 al 21 marzo*: quindici unità navali nemiche sono state colpite sicuramente, due delle quali viste affondare e quarantuno velivoli abbattuti, dei quali trentasette ad opera dell'aviazione e quattro dalle artiglierie contraeree.

Nella settimana dal 22 al 28 marzo, il bilancio si chiude con le seguenti cifre:

apparecchi abbattuti: 82;

navi affondate: due piroscafi dagli aerosiluranti italiani per complessive 17.000 tonnellate.

navi colpite: 8, delle quali quattro incendiate.

Dal 29 marzo al 3 aprile sono stati colpiti complessivamente 13 piroscafi da carico, 4 dei quali sono affondati; 64 velivoli sono stati abbattuti in combattimento e dalla difesa contraerea.

Clemente Prepositi

Attività del Capo di S. M. della Milizia

La forte gente sabina il 7 marzo si è stretta attorno ai suoi legionari per riaffermare alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Milizia la sua incrollabile fede nella vittoria

Il generale Galbiati, ricevuto dal Comandante la IX Zona CC. NN., dal Prefetto, dal Federale e dalle altre gerarchie locali, dopo aver visitato la sede della 116ª Legione e aver deposto una corona d'alloro sul Sacrario dei Caduti, si è portato in Piazza Cesare Battisti ove trovavansi adunati battaglioni di CC. NN. di nuova formazione e di giovanissimi prelegionari. Lo schieramento era completato da reparti dell'Esercito e dell'Aeronautica e da formazioni della Gil e del Partito. Una grande folla faceva cornice alle fierissime camicie nere.

Dopo aver passati in rassegna i reparti, il generale Galbiati ha rivolto ai legionari fervide parole di incitamento.

« I nostri Caduti, egli ha detto, ci spronano a combattere, ci impegnano solennemente a vincere. Noi terremo fede all'impegno ».

Dopo aver ordinato il saluto al RE e al DUCE e mentre le Camicie Nere e la folla prorompevano in entusiastiche acclamazioni all'indirizzo del DUCE, della Milizia e della Vittoria, il generale Galbiati lasciava Rieti diretto a Cittaducale per visitare la Scuola Allievi militi ed Allievi sottufficiali « Arnaldo Mussolini » della Milizia Nazionale Forestale. Quivi giunto, ricevuto dal Comandante la Milizia Nazionale Forestale, Renzo Chierici e dal Comandante della Scuola primo seniore Secondo Larice, dopo aver deposta una corona di alloro sull'Erma di Arnaldo Mussolini, si portava al Sacrario della Scuola e presenziava alla consegna dell'orifiamma al 17° Corso Allievi Militi e al giuramento degli allievi stessi, i quali si presentavano in maniera marziale e impeccabile.

Madrina dell'orifiamma la vedova di un glorioso caduto, Lea Filori Ballerini. Dopo aver ascoltato un indirizzo di saluto rivoltogli dal Comandante della Scuola ed i canti legionari intonati con guerriera fierezza dalle Camicie Nere, il generale Galbiati passava in rassegna i reparti che sfilavano poi a passo romano di parata dando la prova della loro fusione, della loro sostanziale disciplina e dell'alto loro grado di addestramento.

Il Capo di Stato Maggiore della Milizia dopo aver consegnato una medaglia d'argento al V. M. all'allievo milite Andreatti Flaviano, rivolgeva infine un caldo e vibrante elogio alle Camicie Nere forestali dicendosi lieto di aver constatato in qual modo i forestali credono nella vittoria ed in qual modo essi si preparano per raggiungere le grandi mète additate dal DUCE.

Il generale Galbiati ha successivamente visitato la Scuola esprimendo il suo compiacimento per la perfetta organizzazione e per il funzionamento di tutti i servizi.

Eroismo legionario

La sera del 13 marzo la trasmissione di « Radio Famiglie » organizzata dal Direttorio Nazionale del Partito, d'intesa col Ministero della Cultura Popolare in collaborazione con l'Eiar, è stata dedicata all'esaltazione dell'eroismo legionario. Ricevuti dal Consigliere Nazionale Chiodelli e da altri dirigenti dell'Eiar, vi hanno presenziato il Segretario del Partito Aldo Vidussoni, il V. Segretario Carlo Scorza e il Capo di Stato Maggiore della Milizia Enzo Galbiati.

Presente un foltissimo gruppo di ufficiali della Milizia e di legionari, il Luogotenente Generale Galbiati ha rivolto dal microfono parole di commossa e ammirata riconoscenza per le mamme, le spose e i figli dei valorosi legionari in armi su tutti i fronti della gigantesca guerra.

Egli ha ricordato come la forza delle mamme, delle spose e dei figli faccia serenamente sopportare ai combattenti rinuncie, disagi e sacrifici. Chi conosce il legionario e chi lo ha visto combattere sa che la sua azione è esclusivamente rivolta al bene supremo della Patria e che la pura fede che lo infiamma è accesa dalla volontà di dare un più sicuro domani ai nostri figliuoli.

Il Luogotenente Generale Galbiati ha proseguito affermando che le madri che hanno offerto il grande dono, le spose che attendono fiduciose, i piccoli che già vorrebbero essere grandi per affiancare il genitore, esprimono la volontà di resistere e di vincere; coro di voci limpide, senza discordanze, che s'innesta in quello maschio e guerriero delle voci legionarie.

Dopo aver ricordata una sua visita al collegio dei figli delle Camicie Nere cadute in guerra, ove vivono « quei piccoli legionari che sentono e mostrano di capire interamente il mònito sorto dall'esempio dell'eroismo paterno », Galbiati ha così concluso: « La Milizia che è rimasta l'autentico popolo e che della guerra ben conosce le necessità e le ragioni; la Milizia è fiera di annoverare voi stessi — donne e fanciulli esemplari — nella sua grande famiglia.

Una sola grande famiglia: la nostra, una sola grande anima: l'anima legionaria, un solo ferrato proposito in tutti: Obbedire al DUCE, servire con devozione l'Italia, lavorare e combattere con tenace fervore per la nostra vittoria ».

Successivamente il coro dei legionari del Battaglione « M » e l'orchestra della 18ª Legione Milizia Artiglieria Controaerei hanno eseguito inni e canti legionari. Durante la trasmissione, che si è aperta e chiusa con il saluto al DUCE, ordinato dal Segretario del Partito, Tullio Zara, un giovanissimo milite reduce dal fronte russo, ha rivolto il saluto alle famiglie dei legionari.

Vita delle Milizie speciali

Il 2 marzo u. s. il DUCE, presente il Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste, ha ricevuto il Comandante della Milizia Nazionale Forestale, gli ufficiali dello S. M., dell'Ispettorato Servizio Legnami, delle Aziende Foreste Demaniali, i Comandanti delle Legioni Forestali, i Direttori degli uffici legnami delle zone annesse ed i Comandanti del'Accademia Forestale di Firenze e della Scuola Allievi Militi di Cittaducale.

Il Comandante la Milizia Nazionale Forestale, Ecc. Renzo Chierici, ha brevemente riepilogato al DUCE il lavoro svolto dalla Milizia Nazionale Forestale nell'Anno XX.

Il DUCE si è compiaciuto per l'opera svolta ed ha impartito agli ufficiali le direttive per il lavoro da svolgere nell'anno XXI, incaricandoli di portare direttamente il suo saluto ed il suo elogio alle Camicie Nere forestali, sulle quali ha affermato di poter fare sicuro affidamento per i compiti di pace e per quelli di guerra.

GRADITO DONO ALLE CAMICIE NERE SUL FRONTE BALCANICO

Con il saluto al DUCE, ordinato dal Comandante della Milizia Nazionale Forestale, si è aperto e chiuso il rapporto.

Il 5 marzo il DUCE — presenti il Ministro dei LL. PP. Presidente dell'AA.SS. il Sottosegretario di Stato, il Capo di Stato Maggiore della Milizia ed il Direttore Generale dell'AA. SS. — ha ricevuto il Comandante della Milizia Nazionale della Strada, il Comandante in 2ª, il Console Marinelli Capo di Stato Maggiore ed altri ufficiali superiori del Comando della Milizia della Strada.

Il luogotenente generale Leonardi ha brevemente riferito al DUCE sulla attività svolta nell'anno 1942 dalla Milizia Nazionale della Strada nel quadro della viabilità Nazionale e delle operazioni belliche.

Sui fronti della guerra e nei territori di occupazione la Milizia Nazionale della Strada ha collaborato ai servizi di intendenza e di polizia delle Grandi Unità del R.E.

Nella disciplina del movimento stradale e negli assidui compiti di vigilanza, di scorta e di staffetta sulle arterie dell'aspra viabilità di guerra, la Milizia Nazionale della Strada ha riaffermato — in Russia e nella Balcania — il perfetto addestramento e l'alto spirito volontaristico dei suoi legionari, conseguendo quarantotto ricompense al valor militare e tre encomi solenni.

Il DUCE, dopo aver seguito con vivo interesse l'esposizione della intensa attività svolta dalla Milizia Nazionale della Strada nei compiti di pace e di guerra, ha sottolineato l'importanza che la disciplina del movimento stradale assume nel sempre più dinamico sviluppo della guerra moderna.

Confermava la sua simpatia per i militi della strada tratti da ruoli dell'autentico squadrismo e del volontarismo legionario, ha manifestato il suo alto compiacimento al Generale Leonardi, dandogli incarico di trasmetterlo a tutti gli ufficiali e gregari.

Il 12 marzo, nella ricorrenza del Ventesimo Annuale di fondazione della Milizia Nazionale Portuaria, il console generale Visconti, comandante, si è recato con una rappresentazna di ufficiali e di militi al Comando Generale della Milizia ove ha reso omaggio al Sacrario dei legionari Caduti, deponendo una corona di alloro sull'Ara Votiva.

Il generale Visconti e gli ufficiali della Portuaria sono stati poi ricevuti dal Capo di Stato Maggiore della Milizia, il quale si è compiaciuto per l'esemplare attività e per i notevolissimi risultati raggiunti dalla silenziosa Milizia Speciale in un settore di particolare importanza durante venti anni di assidua e feconda fatica.

Dopo aver ricordato le origini squadriste della Portuaria, il generale Galbiati si è detto certo che lo sforzo continuerà sino ed oltre la giusta pace vittoriosa.

Nell'occasione, il Capo di Stato Maggiore della Milizia aveva così telegrafato al Comandante la Milizia Portuaria:

« Alla Milizia Portuaria sempre vigile ed operante nei porti della Patria giunga nel Ventesimo Annuale il saluto guerriero della Milizia Legionaria ».

Adalgiso Ranieri

D'IMMINENTE PUBBLICAZIONE:
7ª edizione del MANUALE D'ARMA

LA FANTERIA

del Gen. di Brig. DOMENICO BARBATO

Questo importantissimo Manuale, vera enciclopedia — nonostante la piccola mole — per l'Ufficiale di Fanteria, è stato **COMPLETAMENTE AGGIORNATO ED AMPLIATO,** con la trattazione, chiara e scorrevole, di ogni argomento, vecchio e nuovo. L'autore, ormai ben noto per la sua autorità in questo vastissimo campo, espone, coi dati tecnici indispensabili, tutto quanto ha relazione con **le armi e le loro caratteristiche,** i **carri armati,** le **autoblinde,** i **lancia-fiamme,** il **tiro delle armi,** compreso il **tiro contraerei,** il **tiro mascherato,** il **tiro preparato,** gli **aggressivi chimici,** i **collegamenti** e i **lavori sul campo di battaglia.** Egli ha pure riveduto e completato, ciò che si riferisce all'impiego della compagnia e del plotone, ai servizi ed ai passaggi dei corsi d'acqua, venendo così a creare un prezioso vade-mecum per l'ufficiale, in ogni sua occorrenza di esercitazione e di guerra.

PREZZO L. **12**

Numerose illustrazioni fotografiche, tabelle, schemi, contribuiscono a rendere l'opera, sotto ogni aspetto completa.

La gioventù IN ITALIA E ALL'ESTERO

L'attività velovelistica nell'anno XXI

Con recente Circolare diramata alle Sezioni premilitari « Leva Aria » dei Comandi Federali, il Comando Generale della G. I. L. ha reso noto che l'attività di volo a vela per il conseguimento del brevetto « B », e l'allenamento dei giovani già in possesso di tale attestato sarà effettuato per l'anno XXI presso le apposite scuole, e cioè a Bovolone (Verona); Casabianca (Torino); Govone (Cuneo); Mirafiori – Moncalieri (Torino); Pavullo (Modena); Taliedo (Milano); Vergiate (Varese); Marcigliana (Roma); Udine.

L'attività relativa al conseguimento del brevetto « C » ed all'allenamento dei già brevettati avverrà presso le scuole di Asiago e Sezze.

Gli allenamenti per il conseguimento del brevetto « B » si svolgeranno, in corsi liberi, dal 15 maggio al 30 giugno e dal 1° ottobre al 15 novembre; si attueranno inoltre campeggi scuola in due turni dal 1° ottobre al 14 agosto e dal 16 agosto al 30 settembre.

Presso la scuola di Asiago (in due turni a campeggio dal 1° luglio al 14 agosto e dal 16 agosto al 30 settembre) e presso quella di Sezze (in tre turni a campeggio dal 15 maggio al 28 giugno; dal 1° luglio al 14 agosto e dal 16 agosto al 30 settembre) si svolgeranno gli allenamenti per il conseguimento del brevetto « C ».

Possono aspirare a partecipare ai corsi i giovani fascisti preavieri (intendendo per tali coloro che risultano regolarmente iscritti sulle liste di leva dell'Aria approvate dai competenti Centri Leva e Reclutamento) appartenenti alle classi 1924 e 1925, nonchè i giovani delle classi 1926 e 1927 i quali, per il fatto di non avere obblighi di leva con altre Forze Armate, possono essere considerati sicuramente prenotabili per le liste di leva dell'Aria. Gli aspiranti, oltre all'idoneità psicofisiologica accertata da un Istituto medico legale della R. Aviazione, devono possedere il titolo minimo di studio (licenza o diploma di scuola media di grado inferiore o l'ammissione alla IV ginnasiale).

Condizione necessaria, affinchè possano iscriversi ai detti corsi, è l'atto di assenso dei genitori o di chi ne fa le veci. Gli allievi dovranno inoltre risultare di ineccepibili precedenti morali e politici ed essere in possesso dell' uniforme regolamentare della G. I. L.

Nella scelta degli elementi, saranno tenuti presenti alcuni titoli preferenziali: così che avranno la precedenza gli orfani degli aviatori e dei caduti di guerra, gli orfani dei caduti per la Causa fascista, i figli di mutilati di guerra, di squadristi e di appartenenti ai ruoli d'onore della R. A. I Comandi di raggruppamento Scuole R. A., dopo aver ricevuto le liste dai vari Comandi federali, regoleranno l'invio degli aspiranti ad un Istituto medico legale della R. A., affinchè gli allievi vengano sottoposti a visita psicofisiologica secondo quanto stabilito dal regolamento.

Non potranno essere ammessi ai corsi per il conseguimento degli attestati o brevetti i giovani che abbiano frequentato altri corsi di specializzazione preaeronautica o che siano in possesso di brevetti di volo con o senza motore.

Il III campo nazionale della motorizzazione

Anche quest'anno si svolgerà a Pesaro il Campo della motorizzazione, terzo della serie, con la partecipazione di 10.000 organizzati della classe 1925, tutti premilitari delle specialità motoristiche.

Una aliquota di essi dovrà aver fatto domanda di abbonamento volontario Allievi sergenti del Corpo automobilistico.

Parteciperanno al Campo anche alcuni organizzati della classe 1926 per svolgere un corso di idoneità a graduati e capobanco dei Centri federali della Motorizzazione.

Il Campo si inizierà il 15 giugno e sarà suddiviso in più turni nei mesi estivi. Il Ministero della Guerra, con il quale la G. I. L. è in stretto collegamento anche per quanto concerne la motorizzazione, ha accordato il materiale di vestiario, equipaggiamento, carburante e lubrificante per l'addestramento pratico degli organizzati, nonchè ufficiali per la direzione tecnica.

Un turno del Campo sarà dedicato al primo Concorso Nazionale della Motorizzazione.

Il Campo, che è in via di approntamento per quanto concerne le sue attrezzature ed il suo attendaggio, sorgerà nel terreno della costruenda Caserma della Motorizzazione vicino al mare, in zona amenissima.

L'assistenza ai figli dei caduti

Nell'anno XX sono stati ospitati gratuitamente nei vari Collegi della G. I. L. 178 orfani di guerra ed è stata sostenuta per essi la spesa di 576.837 lire.

In collaborazione con la scuola i Comandi federali della G. I. L., attraverso il Patronato Scolastico, provvedono all'assistenza dei giovani.

La CULTURA MILITARE nelle SCUOLE CIVILI

Della obbligatorietà dell'insegnamento

È noto come siano obbligatori, per legge, così la frequenza delle lezioni di cultura militare come le prove di esame da sostenersi sulla materia. Premesso che tale obbligatorietà si è mostrata tanto utile quanto necessaria e che va mantenuta nei suoi termini, nel suo valore e nella sua portata, riteniamo opportuno affacciare alcune considerazioni in proposito, accompagnandole con il vivo desiderio di richiamare su di esse, la particolare attenzione dei docenti. È superfluo, innanzi tutto, osservare che dalla obbligatorietà derivano delle conseguenze di ordine pratico e che di esse va tenuto il debito conto. Ma non è di questo aspetto della questione che intendiamo occuparci anche perchè siamo perfettamente convinti che il mancato apprendimento della materia deve essere sempre seguito da una adeguata sanzione. Quello che invece a noi interessa, in relazione specialmente alla natura dell'insegnamento, è di ottenere che si riducano al minimo, se non è proprio possibile evitarle al cento per cento, le cause e le condizioni, che conducono all'applicazione delle sanzioni previste nelle disposizioni di legge e che consistono soprattutto nella impossibilità di concedere l'approvazione alla totalità. Ci riferivamo sopra ed in linea generica alla natura dell'insegnamento. Specifichiamo, ora, che si tratta di una materia che non rientra strettamente nei programmi tecnici stabiliti per ogni tipo ed ordine di scuole, tanto che viene insegnata allo stesso modo e con lo svolgimento degli stessi temi, così nelle diverse scuole secondarie come nelle diverse Facoltà universitarie. Può ed anzi deve rientrare indirettamente nei programmi tecnici quando l'insegnamento della cultura militare interferisce specialmente con la storia, con la geografia e con l'economia. Si è detto più volte che si tratta di un insegnamento a sfondo politico, che si propone essenzialmente di alimentare nei giovani una coscienza militare. Ed allora è evidente che questo risultato, date le finalità alle quali tende, deve essere, per quanto è possibile, totalitario e concreto. E cioè interessa profondamente che l'apprendimento non rappresenti un fatto di diligenza e di studio da parte della maggioranza delle studentesche, ma venga invece a costituire un elemento indispensabile alla preparazione militare della totalità della gioventù studiosa. In altri e più semplici termini, occorre che tutti gli allievi di una determinata scuola o di un determinato corso raggiungano, in fatto di quella mentalità militare, che è tanta parte delle fortune di un paese, la meta fissata dal Regime. Si comprende al massimo e si trova più che naturale, la eventualità di essere riprovati agli esami nelle accademie militari e nei corsi allievi ufficiali di complemento, poichè alla base degli studi che vi si compiono, c'è il fatto professionale, che esige una congrua maturità tecnica in misura diversa a seconda che si tratti delle accademie o dei corsi, ma si ritiene che l'insegnamento della cultura militare nelle scuole civili, che tra scopi essenzialmente informativi e prevalentemente spirituali dovrebbe condurre all'approvazione della massa e non già delle sole maggioranze. Siamo di questo parere sia perchè si tratta di nozioni semplici e talvolta anche elementari ed altresì perchè, in sostanza, il mancato risultato potrebbe avere all'apparenza il significato di una non perfetta aderenza spirituale da parte di qualche giovane a quelle che sono le ragioni supreme dell'insegnamento. E siccome questa ultima ipotesi è assolutamente da scartarsi, poichè sappiamo per personale esperienza, come la totalità dei giovani, che ha la ventura di vivere nel clima ardente della rivoluzione fascista, si appassioni all'insegnamento, dobbiamo di conseguenza pensare che talvolta, magari per cause indipendenti dalla propria volontà e forse per insufficienza di metodi e di indirizzi, il docente non riesce ad interessare al massimo i propri allievi. Ed allora si verifica il caso che taluno non segua adeguatamente l'insegnamento della materia e non ne consegua perciò i risultati voluti. Da qui alcune mancate approvazioni e da qui la possibilità che tale situazione, sia pure limitata a pochissimi allievi, abbia a permanere nel futuro. Scopo di questi nostri rilievi è perciò quello di concorrere ad ottenere che ogni docente si preoccupi di arrivare al cuore ed all'intelletto degli alunni in misura da assicurare un successo che stia a garantire un congruo e redditizio interessamento da parte di tutta la scolaresca. Tutto sta a saper trovare le vie — e sono tante — per giungere più facilmente in porto.

I giovani vantano al riguardo, le migliori disposizioni di spirito. Il problema quindi è affidato, nella sua soluzione integrale, ai docenti, i quali possono mettere a partito le loro eccellenti qualità e soprattutto la forza e la bellezza delle loro imponenti forze morali. L'apprendimento della materia non deve dipendere tanto dalla preoccupazione delle prove di esame quanto dal diletto e dall'attrattiva che i giovani debbono trovare nelle lezioni. Se mai le prove, una volta che tutti abbiano raggiunta la desiderata maturità, potranno servire a classificare i risultati da ciascuno ottenuti e a dar vita a quelle distinzioni di merito, che si verificano nelle collettività e che d'altra parte rappresentano sempre una selezione, che è di massima, indicatrice ed insieme operativa nel tempo. Abbiamo voluto accennare ad uno degli aspetti ideali dell'insegnamento. E questo facendo, abbiamo inteso innanzi tutto, di prendere le mosse dai lusinghieri risultati ottenuti da un insegnamento, la cui utilità è unanimemente riconosciuta e che si va affinando ogni giorno nella sua impostazione, nel suo svolgimento e nelle sue conquiste.

Il dinamismo bellico

Sarà bene che i docenti, traendo partito dagli avvenimenti in corso, richiamino abilmente e con senso di misura e di proporzione, l'attenzione dei giovani sulla evoluzione del potenziale bellico, della organizzazione militare ai fini della guerra e dei procedimenti bellici. Occorre dare agli allievi una nozione adeguata, e nei soli limiti dello stretto indispensabile e del possibile, della dinamicità che è alla base del fattore militare e che trova motivi di affermazione e di sviluppo specialmente attraverso le guerre. Da qui l'attualità dell'insegnamento, da qui gli elementi che lo rendono interessante al massimo, da qui le ragioni della sua particolare importanza. Ne consegue che lo studio della materia militare costituisce non soltanto un'imprescindibile necessità ma una grande attrattiva per gli uomini d'intelletto e di cultura, che vivono la vita alla luce ed al palpito dei sentimenti migliori. Il fatto stesso del dinamismo conduce automaticamente allo studio diligente e costante di tutto quanto si attiene alla materia militare e reclama il possesso di cognizioni varie e profonde. La guerra in corso fornisce esempi di ogni genere a dimostrazione di queste nostre asserzioni e per intrattenere utilmente gli allievi sugli argomenti ai quali abbiamo inteso soltanto accennare e la cui scelta è naturalmente affidata al largo senso di opportunità ed alla grande sensibilità che guidano i docenti nella loro opera tanto elevata quanto utilissima.

Risposte a quesiti

— Il voto riportato in cultura militare fa media a tutti gli effetti ed in tutti gli ordini e tipi di scuole con quelli delle altre discipline.

— I docenti di cultura militare sono parificati, in tutti i gradi di insegnamento ed a tutti gli effetti, agli insegnanti incaricati e perciò hanno gli stessi diritti e gli stessi doveri.

— Gli incarichi per l'insegnamento vengono conferiti ad ogni triennio e per la durata dello stesso in ogni ordine e tipo di scuola. Per le Università provvedono alle nomine i Rettori e per le scuole secondarie provvedono i Regi Provveditori agli studi.

— Per le Università non vi sono libri di stato di cultura militare. La preparazione per le prove di esame può essere fatta sia con le dispense che pubblicano i docenti per i loro allievi sia con alcuni libri stampati da alcuni autori e nei quali sono stati convenientemente svolti i programmi stabiliti per il terzo grado di insegnamento.

— È ammesso in via del tutto eccezionale, e cioè quando non sia possibile provvedere altrimenti che dall'autorità competente venga incaricato dell'insegnamento della cultura militare un ufficiale non iscritto negli elenchi del Ministero dell'educazione nazionale, a condizione però che sia in possesso degli specifici requisiti voluti dalla legge.

La nostra rubrica

Tutta la corrispondenza destinata a questa rubrica, deve essere inviata al seguente indirizzo: Rivista *Nazione Militare.* - Cultura militare nelle scuole civili - Roma, Via Napoli, 41.

Scrittori e LETTORI

I. - LIBRI ED OPUSCOLI

G. NURIGIANI

Glorie bulgare

Sofia 1942

Il livornese Giorgio Nurigiani, acuto studioso e scrittore di cose bulgare, vive da trent'anni in Bulgaria, che ha appreso ad amare come una seconda patria. Di quel popolo forte e generoso ha seguito le lotte per la libertà, gli sforzi per raggiungere l'unità e l'indipendenza. La sua azione di conferenziere, storico, filologo e giornalista fu sempre intesa a riaffermare l'amicizia antica e nuova, i vincoli spirituali, politici ed economici che legarono e legano Italia e Bulgaria.

In questo volume — e ne ha pubblicati molti — l'autore ci esalta le glorie bulgare, illustrando le figure che maggiormente emersero, attraverso il corso degli anni, nell'arte, nelle lettere, nel pensiero, nella politica e nelle armi, rifacendoci così un po' la storia del ferrigno paese che lo ospita.

Sono pertanto rievocate le figure dello Zar Simeone, il più grande re dei bulgari (865), San Clemente di Ochrida, pioniere della cultura bulgara, Pop Bogomil, che nel Medioevo scosse dalle fondamenta tutta la vita sociale del Paese, il monaco Paisij, considerato il patriarca del risorgimento nazionale, l'araldo del popolo, e poi ancora artisti, scrittori, poeti, patriotti, cospiratori fino a Cristo Botiow (1847), cavaliere leggendario dello spirito della rivoluzione, immolatosi per la libertà della sua terra nella lotta contro i Turchi. Di lui, profeta della sua sorte, è ricordato il fiero addio alla madre: « O madre, non piangere più – se mi son fatto brigante – brigante, madre, e ribelle – maledici, madre, maledici – l'editto infame del Turco – che noi giovani lungi scacciò – in questo grave esilio »...

Passano ancora le figure di Wassil Lewoki, assurto a simbolo della libertà, di Stefano Stambolov, l'eminente statista del terzo regno, del poeta Ivan Vazov, la cui opera lasciò indelebili impronte nel periodo che va dal 1871 al 1921, di Stoyan Mihailowski, il padre della favola e della satira bulgara, per concludere col generale Ivan Kolev, ardito condottiero, creatore di quella cavalleria bulgara volante esaltata dal feld-maresciallo von Makensen, che guidata dal Kolev, nel giugno 1917, conquistava Tulcia, l'antica città bulgara sul Danubio, riportando in seno alla patria l'intera Dobrugia.

« Dio — scrive l'A. nella prefazione — ha protetto la Bulgaria sin dagli anni più remoti; le ha dato re e condottieri saggi e audaci che l'hanno guidata verso la sicura ascensione. La Bulgaria fu potente: imperi secolari la temerono, e fu altresì estesa: le acque di tre mari bagnavano le sue terre. L'anima bulgara ha sofferto molto. Stava per perire e di nuovo è risorta dalle rovine... Ora la coscienza nazionale di dieci milioni di bulgari è la più sicura garanzia del domani: questa coscienza generò la libertà dello Stato; la stessa coscienza unirà domani l'intero popolo ».

n. l.

□

G. CATTANEO

Questa dura guerra

Edizioni retroscena 1942
PALERMO

Il titolo del libro — che raccoglie e riordina gli articoli scritti durante i primi due anni di questa guerra dal generale Cattaneo quale critico militare di un quotidiano della Sicilia — dice da solo che l'autore ha visto fin dal primo momento tutta la gravità e la serietà della tragica vicenda.

« Merito grande se si tiene conto della superficialità facilona in cui è caduta tanta gente che aveva pensato che il sanguinoso avvenimento dovesse avere uno svolgimento sbrigativo e semplice. Soldato che non chiude gli occhi davanti alla realtà più dura, e scrittore portato dalla larga cultura a considerare « sub specie historiae » il complesso e grave problema della guerra, il Cattaneo ha seguito gli episodi più importanti dei primi due anni del conflitto, rispecchiando davanti agli occhi dei suoi lettori le difficoltà di ordine strategico e politico che, malgrado il valore dei capi e l'eroismo dei gregari, non potevano giustificare le facili illusioni.

Con un'informazione precisa e profonda, l'autore si ferma, nei primi capitoli del libro, a indagare i mezzi e i momenti che han determinato la formazione dell'impero britannico, indicando così le cause del presente conflitto.

Ma la parte del libro che meglio attrae l'attenzione del lettore è costituita dal commento ai fatti militari svoltisi in Africa e nella penisola balcanica e dall'esame dei teatri d'operazione più lontani, i mari del Giappone e il fronte russo.

Questa esposizione — in cui l'autore ha l'occasione di semplicizzare per il lettore non aggiornato i concetti tecnici di massa e di manovra, illustrando con uno stile chiaro l'importanza che, al fine ultimo della vittoria, hanno, oltre l'elemento materiale della preparazione logistica, le virtù di volontà e di tenacia degli eserciti e dei popoli — è ravvivata, dal principio alla fine, dalla ferma fede nella vittoria sicura che coronerà gli sforzi imponenti imposti dalla dura guerra agli eroici soldati dell'Asse.

Il libro si chiude con la rievocazione delle pagine luminose che da Calatafimi al Piave han sempre testimoniato il valore del soldato italiano di cui un generale tedesco, parlando a nostri ufficiali del fronte russo, così diceva: « Se è vero che il soldato tedesco ha stupito il mondo, il soldato italiano ha stupito i tedeschi ».

n. l.

U. DE FRONZO

Italia corporativa

Ed. L'Arte
ROMA 1942
L. 8

In un breve opuscolo, giunto alla sua seconda edizione, l'autore, tracciata in sintesi la storia del movimento fascista, si diffonde ad esaminare i concetti a cui si inspira la dottrina corporativa; illustra le cospicue realizzazioni del Fascismo nel campo dell'assistenza e della previdenza sociale e si sofferma su quel documento fondamentale che è la Carta del Lavoro, sulle Corporazioni e la loro costituzione.

Lavoro senza pretese, ma che denota la cura e la diligenza posteri dal compilatore e che, diffuso fra il popolo, può riuscire un utile ed efficace strumento di volgarizzazione dei principi, dello sviluppo e delle conquiste della Rivoluzione.

n. l.

□

DOKTOR
J. H. KRUMBACH

Kolonialpolitik Heute

ED. COMANDO SUPERIORE
FF. AA. TEDESCHE

Il volume, presentato da una vigorosa prefazione del Generale Ritter von Epp, Luogotenente del Reich e Capo del Kolonialpolitisches Amt, è di piccola mole ma denso di contenuto e fa parte di una serie di pubblicazioni destinate alla cultura del militare tedesco. È giusto infatti che anche il più umile combattente sappia perchè combatte, contro chi combatte e conosca in tutta la sua grandiosità a posta per la quale egli offre generosamente la vita.

In forma piana ed alla portata di tutti il libro tende appunto a far conoscere che cosa siano le colonie e quali grandi problemi di carattere nazionale si riallaccino al concetto di colonia, intesa come spazio vitale indispensabile all'esistenza ed alla prosperità di una grande Nazione. Dopo una breve rassegna storico-coloniale, l'autore affronta con chiarezza e con efficacia le più importanti questioni coloniali relativamente al tempo, allo spazio ed al diritto di tutti i popoli, di concorrere alla giusta ripartizione delle ricchezze delle terre d'oltremare non ancora sfruttate o sfruttate malamente in maniera odiosa e monopolistica.

Il libro — che viene distribuito esclusivamente alle truppe — è dotato di numerosi grafici, presentati in modo del tutto nuovo, per rendere facile e chiara la lettura del testo. La tiratura ha raggiunto l'enorme cifra di un milione cinquecentomila copie.

E. L.

GEN. A. BOLLATI

Problemi logistici della guerra moderna

Ediz. Rivista di Commissariato e dei servizi amministrativi militari gennaio-febbraio 1943

L. 25

La Rivista di Commissariato e dei servizi amministrativi militari, *in occasione del suo primo decennale, ha raccolto in volume gli scritti per essa compilati e da essa pubblicati in materia logistica, dal 1936 in poi, del suo insigne collaboratore, generale di Corpo d'Armata Ambrogio Bollati.*

La prima parte della dotta e interessante pubblicazione si occupa dei problemi logistici della guerra 1914-1918, considerati dal punto di vista dell'influenza del fattore logistico sulle operazioni del grande conflitto. Lo studio è basato sulla consultazione delle relazioni ufficiali tedesche e austro-ungariche, della relazione britannica sulle campagne di Palestina e di Mesopotamia e su numerose altre fonti congeneri.

La parte successiva riguarda direttamente l'Italia, prendendo in esame i problemi logistici affrontati e brillantemente superati nella guerra per la conquista dell'Impero 1935-1936, e cioè nella più grande guerra coloniale che la storia ricordi, in cui furono lanciate centinaia di migliaia di uomini, modernamente equipaggiati, alla distanza di sette-ottomila chilometri dalla Madrepatria, fino ai porti del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, sotto il costante assillo di complicazioni internazionali, in una situazione aggravata dalle sanzioni economiche della coalizione ginevrina, che impose uno sforzo colossale non solo alle forze armate ma anche alla intera Nazione.

Nell'ultima parte della pubblicazione sono esaminati i problemi logistici della guerra in corso fino all'estate del 1942. È sembrato opportuno qui far precedere alla trattazione uno scritto di carattere generico intitolato: «Tagliare i viveri al nemico fu sempre buona norma di guerra», giacchè nel vasto conflitto in corso, parallelamente al concetto dell'annientamento delle forze avversarie terrestri, con azioni di indole strategica e tattica, si è sempre più manifestato e imposto sia nella guerra di terra che sul mare, il concetto di ridurre all'impotenza e all'esaurimento l'avversario operando contro le sue comunicazioni e dando alla succitata espressione l'interpretazione di «tagliargli i rifornimenti».

La Direzione della Rivista, presentando il volume, giustamente rileva che nella guerra moderna la logistica assurge al primissimo posto nell'arte militare e va divenendo sempre più complessa e sempre più intimamente connessa ai problemi inerenti agli altri rami dell'arte stessa.

n. l.

II. - RIVISTE E GIORNALI

Pantelleria

Su Pantelleria, «fortezza di sbarramento nel Mediterraneo e prezioso possedimento insulare italiano nel Canale di Sicilia» il corrispondente di guerra germanico PAOLO M. PICTSCH ha scritto per le *Munchner Neueste Nachrichten* un interessante articolo. Premessa una breve descrizione dell'isola l'articolista prosegue:

L'isola non ha un porto naturale, ma gli sforzi del Governo fascista e la comprensione che questa isola ha un incomparabile valore strategico crearono artificialmente con ritmo accelerato un piccolo e sufficiente porto, il quale ha una importanza straordinaria quale base per piccole e veloci unità della marina da guerra. La Pantelleria dista infatti soltanto 130 km. dalla Sicilia e soli 75 km. da Capo Bon in Tunisia e taglia nel vero senso della parola il Mediterraneo, separandolo in due parti: orientale e occidentale. Essa ha quindi una posizione che nessun'altra isola mediterranea, compresa Malta, può vantare.

L'isola fu trasformata con lavoro febbrile durante gli ultimi quattro anni in una fortezza capace di fronteggiare qualsiasi eventualità. Gli impianti vitali per l'approvvigionamento della truppa sono costruiti profondamente nell'interno delle rocce; accanto a spazi sotterranei per gli apparecchi aerei ed ai depositi di munizioni e di approvvigionamenti, c'è persino un forno da campo, sicchè la truppa può essere rifornita di pane anche durante bombardamenti ininterrotti. Anche le provviste d'acqua, che per una fortezza sotto questa latitudine può essere di decisiva importanza — come lo ha dimostrato anche il caso di Singapore — sono sufficientemente assicurate.

Durante una traversata dell'isola abbiamo tentato di contare i cannoni che è possibile avvistare senza dovere inoltrarsi troppo nell'isola. A parte il fatto che il numero esatto dei cannoni interessa l'avversario più che noi, debbo dire che dovemmo rinunciarvi, perchè non si può viaggiare tre ore e senza sosta mormorare delle cifre. L'espressione di «riccio» tanto spesso adoperata a torto per una fortezza, in questo caso può essere assolutamente adottata. L'isola è quindi diventata una fortezza che oppone un contrappeso a Malta. I pochi borghesi che oggi ancora vivono sull'isola sono quasi tutti inquadrati nella difesa, o come operai addetti alla costruzione di nuove fortificazioni oppure come milizia volontaria per l'artiglieria costiera e antiaerea.

Il quadro che si offre allo sguardo è dominato dal grigio-verde di truppe italiane scelte, dall'azzurro della marina da guerra e dal Kaaki dei nostri soldati tedeschi. Per lunghi mesi questi hanno fatto guardia sull'isola rinunciando a tutti i piccoli agi della vita perchè sapevano di essere comandati in un posto che costituisce il centro della difesa europea meridionale contro gli inglesi e gli americani.

La costa olandese poderosa fortezza

«In nessun Paese d'Europa come in Olanda si ha la sensazione che tutta una zona è stata trasformata in un'unica poderosa fortezza» scrive il collaboratore militare dell'*Agenzia d'informazioni* tedesco alla fine di un viaggio effettuato insieme con altri rappresentanti della stampa nella zona fortificata dell'Ovest.

All'occhio che non sia profano di cose militari, prosegue l'articolista, non sfugge il fatto che tutti i giganteschi lavori portati a termine nel corso di questi due ultimi anni rappresentano un vasto complesso unitario di una potenza difensiva straordinaria. I costruttori hanno qui fatto tesoro delle esperienze della linea Maginot e di quella Sifgrido, nonchè delle fortificazioni smantellate sul fronte orientale, queste ultime sopra tutto per quanto riguarda il mascheramento.

Lo schieramento delle artiglierie supera — secondo il corrispondente dell'Agenzia ufficiosa germanica — quanto è stato concepito fino ad oggi in questo campo, sia per la potenza dei raggruppamenti che per la varietà e la mobilità dei calibri. Dalla frontiera tedesco-olandese fino alla costa della Manica non c'è un solo metro quadrato di terreno che non sia esposto al fuoco concentrato di un cospicuo numero di cannoni, mitragliatrici, batterie anticarro e contraeree.

Le attrezzature difensive in Olanda servono a tre diversi scopi:

1) Contro ogni tentativo di invasione di forze nemiche. A tale scopo lungo tutta la costa sono sistemate in profondità delle bocche da fuoco protette da gigantesche cupole di acciaio girevoli su enormi fortini di cemento armato perfettamente mimetizzati. È prevista, inoltre, un'azione concomitante tra le artiglierie di lunga gittata e le bocche da fuoco di bordo delle singole unità destinate a proteggere al largo le coste occidentali.

Lungo tutto il territorio costiero sono inoltre sistemate delle batterie anticarro che servono contemporaneamente sia ad operazioni difensive sia offensive e il tutto si appoggia ad un vasto sistema di profondi fossati ed altri ostacoli anticarro, ideati sulla scorta delle esperienze fatte durante i due anni di campagna sul fronte orientale.

Perfettamente mascherati anche per l'occhio più esperto, si snodano da un punto di appoggio all'altro dei trinceroni, che fanno capo alle dune o a piccoli villaggi evacuati e sistemati a fortezze. Numerosi e profondi campi di mine sono stati posti davanti a questi punti di appoggio.

2) Tali opere fortificate servono — in secondo luogo — anche contro un eventuale attacco combinato di forze da sbarco e paracadutisti o truppe aviotrasportate.

Tutto il retroterra è inoltre suddiviso in cosiddetti punti di appoggio che rivestono il carattere di opere fortificate a sè stanti.

Dotati di tutte le armi immaginabili, di magazzini di munizioni e di vettovagliamento e sistemati a molti metri sotto il livello del suolo, con una copertura di parecchi strati di cemento armato che li rende resistenti a prova di bomba, questi fortini sono sparsi e razionalmente suddivisi su tutto il territorio operativo sia presso la costa sia in profondità.

3) L'ultimo obiettivo previsto da questa immane opera di fortificazione è la difesa attiva e passiva contraerea per quanto potente possa essere l'attacco aereo. «Di ciò — conclude il collaboratore militare dell'Agenzia germanica — si convincerebbe il nemico qualora volesse tentare la prova».

Le nuove armi germaniche

Al conseguimento dei più recenti successi difensivi ed offensivi tedeschi del fronte orientale avrebbe notevolmente concorso, secondo quanto rileva CIRO POGGIALI sul *Corriere della Sera* l'impiego d'armi nuove.

Si tratta di nuovi tipi di cannoni definiti di assalto, atti a lanciare indifferentemente granate dirompenti granate-nebbia» e «granate-fiamma». Il pieno inverno non ne ha consentito il completo uso, ma ora che la sua rigidità è finita, è possibile servirsene largamente. Da qualche mese sono state addestrate truppe speciali per la manovra di quelle armi, le cui

caratteristiche sono fra altro la estrema leggerezza, per cui n'è facilissimo il trasporto nonostante le cattive condizioni del terreno, e la facoltà di rovesciare in pochi secondi sul luogo prefissato un numero straordinariamente alto di proiettili. Le granate dirompenti — anche queste come il cannone, sono di nuova ideazione — hanno una potenza esplosiva che le disolve in minime schegge su un ampio raggio. Il terreno n'è coperto come da una pioggia, per cui nessuno può scampare. Le « granate-nebbia » suscitano una barriera di caligine che toglie ogni visibilità e disorienta il nemico. Così si maschera una preparazione di attacco, così si toglie ogni possibilità di tiro efficace ai carri armati che avanzano. La muraglia di nebbia è provocata dapprima da un intenso fuoco; poi, quando accenna a diradarsi, la si nutre, per così dire, con esplosioni meno intense. Mercè le « granate-nebbia » si è di recente ottenuto di ridurre al minimo le perdite tra le fanterie spinte contro il nemico o tenute a sganciarsi da esso, per effettuare una manovra di ritirata. L'efficacia di quest'arma deriva altresì dalla stretta collaborazione con le fanterie, cui tocca ordinarne e dirigerne l'azione.

Le nuove « granate-fiamma », di una potenza grandemente superiore a quella delle precedenti, hanno dato eccellenti risultati quando si è trattato di snidare il nemico da fabbricati, da mucchi di ruderi, da folti di boscaglia. L'intervento delle « truppe della nebbia » — così si chiamano nel gergo del fronte — è ormai talmente reclamato dai reparti impegnati nell'azione che esse devono imporsi un'estrema mobilità, essere sempre pronte a spostarsi. Sono truppe autocarrate, ma, occorrendo, tutta la loro attrezzatura può essere trasferita — come è avvenuto anche di recente — su slitte ippotrainate e in qualche caso anche trasportata da truppe a piedi.

Di alcuni dei grandi recenti attacchi in massa del nemico fu frustrato ogni effetto travolgente appunto per il tempestivo intervento delle « truppe della nebbia ».

Problemi costruttivi della protezione antiaerea

Sui problemi costruttivi della protezione contro le bombe la rivista americana *Engineering News Record* pubblica un articolo di E. Harold e W. A. Rose. Secondo gli AA. la solidità delle costruzioni civili urbane quale è richiesta dai vigenti regolamenti edilizi, è insufficiente non solo a resistere agli effetti dell'impatto diretto delle bombe, ma anche a sopportare gli effetti secondari del loro scoppio. Gli AA. ritengono quindi che sia il caso di modificare i regolamenti, almeno nel senso di ottenere, senza aggravi insostenibili del costo, un aumento di resistenza contro tali effetti secondari (soffio, schegge, onda esplosiva). Potrebbe sembrare che, per edifici di non vitale importanza per la difesa nazionale, potesse essere economicamente più conveniente provvedere a coprire i rischi del bombardamento con una assicurazione, ma in caso di una guerra totale che investa tutto un paese, questo rimedio evidentemente è inadeguato e meglio assai vale prevenire la completa distruzione del patrimonio edilizio. Il tipo di costruzione meno adatto ai fini della difesa antiaerea è quello a murature portanti e, a questo fine, si dovrebbe tendere alla sua eliminazione, facendo tutti gli edifici, anche quelli non molto alti, con una ossatura portante di acciaio o di cemento armato. In questo tipo di struttura le murature di riempimento debbono essere resistenti tanto al fuoco, quanto alla pressione laterale data dall'onda esplosiva, come pure alla penetrazione delle schegge.

Gli AA. riportano alcuni dati ricavati dalle esperienze dei bombardamenti subiti dalle città inglesi. Così, contro la penetrazione dei frammenti di una bomba da 250 chilogrammi, esplosa a 15 metri di distanza, occorrono 38 millimetri di acciaio, 30 centimetri di cemento armato, 35 centimetri di muratura di mattoni pieni, 73 centimetri di terra e sabbia, 1 metro di legname. Contro la penetrazione dello spezzone incendiario da circa 1 chilogrammo che è quello più comunemente usato nell'attuale guerra, si è dimostrata efficace una soletta di cemento armato di 12 centimetri di spessore. Costruzioni sopra le terrazze e piccole sopraelevazioni, come lucernari di scale, cabine per motori di ascensori, ecc., debbono essere evitate. È bene che le trombe delle scale abbiano una protezione abbastanza efficace in sommità e che la loro ventilazione sia controllata in modo da evitare il ben noto fenomeno del tiraggio in caso di incendio. Gli AA. passano poi a trattare dei ricoveri antiaerei e come conclusione presentano un loro progetto per un ricovero-tipo per 1200 persone.

Il piccolo ricognitore che caccia i sommergibili

« Mammaiut » è stato battezzato dagli aviatori quel nostro piccolo idrovolante monomotore ad unico scafo centrale, che ha molti impieghi nella ricognizione marittima ma si è dimostrato particolarmente efficace in un compito specifico, la caccia ai sommergibili. Sulle sue caratteristiche e sul suo impiego Arturo Pianca dà sul *Popolo d'Italia* interessanti notizie.

Il successo del piccolo ricognitore è dovuto (pare un controsenso) alla velocità ridotta rispetto agli altri apparecchi, che gli consente di esplorare a suo beneplacito, senza fretta, la superficie marina penetrandola fino a discreta profondità, a seconda delle condizioni di luce, per cui gli riesce meglio che agli altri di scorgere l'ombra del sommergibile in agguato. Una volta scoperto dal « Mammaiut » il sommergibile

nemico deve raccomandarsi l'anima e gridare « mamma-aiuto! », perchè è molto difficile che possa sfuggire all'offesa del piccolo idrovolante. La grande maggioranza delle vittorie dei nostri aerei contro sommergibili sono state ottenute dal « Mammaiut ».

Nel « Mammaiut » la cabina di comando è tutt'uno con lo scafo e in essa i due piloti stanno affiancati, mentre il marconista siede alle loro spalle, presso la torretta della mitragliatrice. Davanti, nell'abitacolo trasparente di prua, sta l'osservatore il quale ha a portata di mano la leva di sgancio delle bombe e comunica con i piloti per uno stretto passaggio interno. Il motorista invece è isolato in testa agli altri, dentro il castello motore che è sopraelevato rispetto alle ali, ed ha pure una mitragliatrice ai suoi comandi. Il posto del motorista è raggiungibile mediante una scaletta aerea che mette le vertigini anche da fermi quando l'idrovolante si culla dolcemente sull'acqua.

Durante la missione di cacciasommergibili il compito principale è riservato all'osservatore, che è un ufficiale della R. Marina, il quale, sta seduto a prua, nella cabina trasparente da cui spazia a suo agio sulla sottostante superficie marina. Contrariamente a quanto si può credere, l'idrovolante non si tiene per questo speciale compito, a pelo d'acqua, bensì osserva una quota di qualche centinaio di metri che gli permette di scrutare maggiormente in profondità, variante a seconda delle condizioni di luce. Generalmente si riesce a vedere sino a dieci metri sott'acqua, talvolta anche di più se il sole batte in pieno.

Il sommergibile si presenta sotto specie di un'ombra fugace, come un grande squalo guizzante ma più lento nei movimenti, ben riconoscibile all'occhio esperto dei suoi cacciatori, che una volta individuata la preda è assai difficile che se la lascino scappare.

Fatta la scoperta il « Mammaiut » si getta in picchiata sul sommergibile, quasi sempre ignaro del pericolo che lo sovrasta nella franquillità dell'immersione. La repentina manovra porta l'idrovolante fino a 5-6 metri dall'acqua e in quell'attimo l'osservatore, che non aveva mai staccato lo sguardo dalla grande ombra, preme la leva di sgancio delle bombe staccandole generalmente insieme quando vede che il colpo può ritenersi sicuro. I due potenti ordigni si infilano diritti nel mare andando a scoppiare alla quota subacquea preventivamente regolata sul comando della spoletta, mentre l'aereo esegue la virata che lo riporta sul luogo ad osservare gli effetti dell'azione. Avranno colpito nel segno le bombe? Il primo a lanciare il grido di esultanza è l'osservatore come tecnico del mare e quello che è più spinto in avanti a scrutare l'onda. Egli ha percepito prima ancora di vederlo, col suo fiuto marinaresco diventato istinto, il caratteristico affiorare delle bolle d'aria, che sono l'indizio primo dello squarcio mortale provocato nel corpo della nave subacquea. Le bolle aumentano sulla superficie del mare dentro il cerchio formato dallo scoppio: ecco, tutta l'acqua ne ribolle e si gonfia.

Alla prima manifestazione sulla fine del sommergibile un'altra ne segue, a suggello di una certezza ormai indubbia. Incominciano ad affiorare le macchie di nafta che rapidamente si estendono sotto l'alimentazione di una sorgente nascosta che pare inesauribile e guadagna il mare per una estensione immensa.

G. V. S.

III. - STAMPA MILITARE

Rassegna di cultura militare e Rivista di Fanteria – Gennaio 1940.

● *Contributo dell'Italia fascista al nuovo ordine.* — Discorso tenuto all'Istituto di Cultura Fascista dal- l'Eccellenza GIUSEPPE BOTTAI, il quale, dopo essersi diffuso sul concetto« ordine nuovo», che, più che una formula, è un'esigenza reale che l'Italia fascista espresse prima di ogni altra nazione, rileva che esso, quale si profila nella concezione romana di Mussolini, è indubbiamente rispondente all'anelito delle moltitudini che soffrono e lottano per una vita migliore e per un avvenire più luminoso.

● *Caratteri e metodi di guerra nell'attuale conflitto.* — Il generale di Corpo d'Armata SALVATORE PAGANO, premesso che questa seconda guerra mantiene la fisionomia generale e i caratteri che ebbe la prima, rileva che le differenze sono peraltro notevoli nella condotta e nei procedimenti o metodi di azione seguiti e esamina queste differenze nella loro rapida evoluzione.

● *Guerra sul mare.* — Il contrammiraglio UBALDO DEGLI UBERTI esamina quale è stato in questa guerra l'impiego delle navi nostre e avversarie e rileva come esso sia precipuamente consistito nella guerra al traffico. L'A. illustra la durissima lotta in cui è impegnata la Marina italiana per mantener chiuso il Mediterraneo al traffico nemico. L'aver obbligato la Marina mercantile britannica a far il periplo dell'Africa per andare a prendere il petrolio nel Golfo Persico o per portare rifornimenti e complementi in Egitto è come averne distrutto in un sol colpo un terzo degli effettivi. L'opera silenziosa, fatta di eroismi e di audacia della nostra gloriosa Marina è messa efficacemente in luce nell'articolo dall'autore il quale conclude affermando che i marinai d'Italia hanno bene meritato dalla Nazione.

● *Il sentimento ostile.* — Il generale di C. A. RODOLFO BIANCHI D'ESPINOSA fa un'acuta dissertazione sui vari aspetti di questo sentimento, « animus» necessario per la vittoriosa condotta della guerra.

● *L'addestramento.* — Prolusione ai corsi informativi per comandanti di truppe ai depositi svoltisi presso le Scuole centrali militari, tenuta dal colonnello di S.M. EMILIO FALDELLA.

● *Africa occidentale francese.* — Il tenente colonnello di cavalleria ROBERTO DI SAN MARZANO illustra, sotto i vari aspetti, facendone la storia, le colonie dell'A. O. I. che hanno una popolazione complessiva di circa 15 milioni di abitanti con 15 mila europei e un'estensione di circa 4 milioni di chilometri quadrati.

● *Note sulla logistica dell'avio-trasporto.* — Premesso che in genere quanti si sono occupati dell'aviotrasporto lo hanno considerato nei suoi aspetti tattico-strategici, il tenente colonnello d'artiglieria in s. S. M. ALBERTO LANDI ne esamina l'aspetto logistico, rilevando che l'aviotrasporto, come l'autotrasporto e il trasporto marittimo, costituendo un fatto logistico, rientra nel complesso problema del movimento ed è pertanto soggetto a una tecnica che necessita conoscere.

● *Il suolo della Russia europea.* — Il tenente colonnello d'artiglieria LUCIO GNERRE illustra il processo dinamico formativo della Russia europea, la vasta regione compresa fra i Carpazi, la Crimea, il Caucaso e gli Urali, terra piatta i cui rilievi non si spingono oltre i 450 metri.

Rivista di Artiglieria e Genio – Dicembre 1942.

● *L'artiglieria contraerei nella difesa del territorio.* — Il tenente d'artiglieria ing. LUIGI GALIMBERTI prosegue il suo accurato studio trattando in questo fascicolo dell'impiego dei proiettori, della difesa diurna e dello schieramento delle artiglierie.

● *L'avvenire della fortificazione permanente* del generale di Divisione GAETANO CARDONA. — La rapida caduta di molte fortificazioni permanenti ha prodotto un'impressione generale di discredito sul loro valore. Le cause di tale rapida caduta di grandi sistemi fortificati possono ascriversi a difetti degli stessi per essere riusciti antiquati o deboli, scarsamente profondi o irrazionali di fronte alla potenza dell'attacco. Ma in ogni caso la causa principale va ricercata nella scarsa resistenza delle truppe della difesa, che non hanno saputo o potuto valersi del sistema di opere loro affidato.

● *Impiego del goniometro.* — Il generale di Divisione RAFFAELE D'ANTONIO illustra il limite d'impiego del goniometro usato come telemetro a base verticale nel tiro da costa.

● *Le divisioni corazzate del deserto.* — Note tattico-logistiche del tenente colonnello d'artiglieria in s. S.M. ALBERTO LANDI, che prendono in esame i fattori che maggiormente incidono sulla organizzazione e la condotta delle operazioni in scacchieri desertici oltremare, imprimendo all'ambiente operativo una fisionomia particolare.

● *Battaglia di rottura e sfruttamento del successo.* — Il colonnello di cavalleria in s. S.M. LUIGI MAGLIARI GALANTE, concludendo il suo studio sulla battaglia di rottura e lo sfruttamento del successo alla luce degli ammaestramenti tratti dalle due guerre mondiali, prende in esame la campagna d'occidente del 1940, la campagna di Jugoslavia del 1941 e la campagna di Russia del 1941. L'A. ne deduce che l'organizzazione e la condotta di una moderna battaglia di rottura richiedono nelle sue varie fasi, non sempre distinte, armonia perfetta di movimento e di impiego di uomini e di mezzi e sapiente dosatura di sforzi. Ma altri fattori importantissimi morali e intellettuali, vi hanno una parte preminente; le armi nuove nelle battaglie di rottura citate, a ben poco sarebbero servite se non fossero state sorrette dalla forza insostituibile dello spirito e guidate dalla fede dei gregari e dal genio dei comandanti.

Rivista dei Carabinieri Reali – Gennaio-Febbraio 1943.

● *Resistenza volontaria e ravvedimento operoso.* — Il prof. OTTORINO VANNINI si diffonde sul concetto giuridico « desistenza volontaria e ravvedimento operoso » nei confronti del codice penale.

● *Le nuove norme penali in materia fallimentare.* — Il maggiore VINCENZO BARILE illustra il R. decreto 16 marzo 1943, n. 267, che sostituisce la legge 30 luglio 1930, n. 995, relativo alla disciplina del fallimento, al concordato preventivo, alla amministrazione controllata e alla liquidazione coatta amministrativa.

● *La guerra e la pace.* — Il tenente GIUSEPPE FIORANI si intrattiene sul significato e sul valore storico del fenomeno della guerra e in particolare sull'attuale immane conflitto in cui sono coinvolti tutti i paesi del mondo, compresi quelli che si dichiarano neutrali e che rappresenta la lotta di due civiltà, di due secoli, di due concezioni politiche e morali antitetiche.

● *La caserma « Vittoria » dei CC. RR. a Napoli.* — Il capitano SALVATORE FARFAGLIO fa la storia e illustra la caserma « Vittoria », che sorge nel borgo di Chiaia a Napoli, ricavata da uno dei corpi di fabbrica del vecchio quartiere militare borbonico.

● *Il sonno del malvagio.* — Il capitano ANDREA BELLI analizza il sonno del criminale e ne deduce, contrariamente alla generale credenza, che esso non è affatto turbato da ansie, da rimorsi e da terrori. « La fiera, placato il morso della fame, si sdraia e dorme; nello stesso modo, appagato il proprio livore, il criminale si abbatte per cedere a un sonno pesante e chiuso ».

● *Aspetti della guerra sui vari fronti.* — D. T. esamina la situazione militare creatasi dopo l'occupazione anglo-americana di buona parte dell'Africa settentrionale francese, l'abbandono di Tripoli e l'offensiva invernale sovietica.

Rivista Marittima – Gennaio-Febbraio 1943.

● *Napoleone Bonaparte e il duello marittimo con l'Inghilterra.* — L'ammiraglio GUIDO VANNUTELLI, in questa prima parte del suo articolo, si intrattiene sulle fasi 1797-98 e 1801-2 del duello marittimo tenacemente ingaggiato da Napoleone con l'Inghilterra e che per colpa di esponenti dalla scarsa attitudine combattiva e dalla incertezza di spirito portarono l'impero napoleonico alla sterilità degli sforzi e successivamente al disastro di Trafalgar.

● *L'arma del cielo e la guerra sulla terra e sul mare.* — GIUSEPPE CAPUTI espone le varie concezioni di studiosi, scrittori, tecnici e critici sull'avvenire dell'arma aerea e sul suo impiego, insistendo sulla necessità della stretta intelligente fraterna collaborazione dell'arma stessa con le altre forze armate.

● *Verso il naufragio della pace.* — LUIGI CASTAGNA esamina le cause per le quali la pace fissata dai trattati che conclusero il conflitto mondiale 1914-1918, inspirati ai famosi 14 punti di Wilson, dovette necessariamente naufragare, sbattuta fra le onde della tempesta dalla quale era sorta.

● *Riflessioni sulla seconda guerra europea.* — G. C., in questa prima puntata dedicata alla campagna di Russia, dopo rilevate la natura e la forza della nazione sovietica e le ragioni del suo insopprimibile contrasto con le potenze dell'Asse in particolare e con l'Europa occidentale in generale, si occupa della espansione militare della Russia fino al giugno 1941, in cui ebbero inizio le operazioni della Germania contro di essa.

● *Sulle vibrazioni longitudinali della trave scafo.* — Studio del capitano del G. N. RAFFAELLO FERRAVANTE sulla realizzazione della trave scafo capace di garantire la necessaria resistenza.

Rivista Aeronautica – Ottobre 1942.

● *La codificazione del Diritto Aeronautico al lume dei progressi tecnici e degli eventi bellici* del Prof. ANTONIO AMBROSINI. — Accennato ai progressi della tecnica ed ai problemi giuridici che essi suscitano, l'A. esamina i propositi e le tendenze monopolistiche che per il dopoguerra vengono manifestate da uomini politici inglesi ed americani e mette in rilievo gli opposti propositi di collaborazione espressi dall'Italia e dalla Germania le quali tendono a mantenere in vita il diritto consacrato dalla Convenzione di Parigi del 1919, favorevole alla cooperazione fra gli Stati ed atto ad impedire lo stabilirsi di regimi di egemonia commerciale.

● *Il contributo dell'aerodinamica al progresso dei moderni aeroplani militari* del Tenente colonnello G. A. ANTONIO EULA. — L'A. esamina il contributo fornito negli ultimi anni dall'aerodinamica al progresso aeronautico attraverso l'esame dei risultati ottenuti riguardo al miglioramento delle caratteristiche essenziali per l'impiego bellico — velocità e quota — e la considerazione delle varie soluzioni intese ad esaltare tali caratteristiche. Attraverso l'esposizione dei progressi realizzati per le altre caratteristiche, quali l'autonomia, la velocità di salita, la sicurezza, mette in rilievo i numerosi vincoli dai quali queste sono a loro volta legate all'incremento delle caratteristiche principali. Conclude con un accenno ai nuovi problemi posti dai recenti sviluppi dell'aviazione ed in particolare a quelli inerenti al conseguimento delle velocità ultrasonore.

● *Tattica di formazione.* — Accennando al parallelismo che si verrebbe determinando fra aviazione e marina per quanto concerne i problemi tattici, e nei riguardi della lotta fra proietto e corazza, l'A. preconizza la costituzione di vere e proprie squadre da battaglia aerea operanti secondo il concetto dell'azione d'insieme.

● *Creta*, del generale LOUIS GONZALO. — Dopo uno sguardo sulla probabile organizzazione dei reparti paracadutisti e da sbarco aereo, si cerca di ricostruire su dati certi o presumibili, l'azione che condusse alla occupazione tedesca di Creta.

● *Il getto in picchiata e la difesa contraerea delle navi*, di DUBLANC PIERRE. — Attraverso l'analisi dei più significativi avvenimenti della guerra aero-navale, prende in esame le possibilità difensive offerte dall'armamento antiaereo navale normalmente impiegato contro i bombardieri in quota, nei casi di assalto di aerosiluranti e di picchiatori; e suggerisce le modifiche da apportare a tale armamento, mediante la installa-

zione di un numero per lo meno triplo dell'attuale di mitragliere multiple, se si vuole che la difesa di bordo riesca effettivamente efficace.

● *Il rilevamento elettromagnetico contraereo*, dell'ingegnere CAMILLE ROUGERON. — Premesso che gli apparati elettromagnetici per determinare l'ubicazione dei velivoli hanno ormai preso posto tra i mezzi generali di individuazione, ne vengono esaminati: 1) Il principio di funzionamento e le relative applicazioni tecniche e belliche nei vari paesi; 2) Le possibilità pratiche di utilizzazione negli impianti aeronautici a terra e di bordo e per molte altre applicazioni militari sia terrestri che marittime, come neutralizzazione delle cortine fumogene negli attraversamenti di fiumi e nei combattimenti navali, difesa contro gli sbarchi sia di giorno sia di notte, in tempo chiaro come nella nebbia naturale o artificiale; 3) I risultati conseguiti, dai posti a terra e dagli apparati installati a bordo dei velivoli per la caccia notturna, nei combattimenti aerei e dagli apparati installati a bordo delle navi nella difesa dei convogli dalle offese aeree.

Si conclude accennando ai metodi di difesa dei bombardieri, tanto indiretti, modificando le formazioni di volo e la tattica di offesa, quanto diretti, installando anche sui bombardieri i « radiolocalizzatori ».

● *Le leggi fondamentali della costruzione in serie.* — Per ottenere lo sviluppo in serie di un prototipo occorre che fin dall'inizio collaborino insieme progettista e costruttore. Il problema della costruzione in serie è un problema di collegamenti fra l'Ufficio progetti e l'officina. Si adducono prove ed esempi tratti dai sistemi tedeschi di suddivisione dei velivoli in elementi separabili, di costruzione delle fusoliere e superfici portanti, di installazione dei propulsori e di montaggio di comandi e tubazioni.

Giornale di medicina militare – Dicembre 1942.

● *Problemi patogenetici e diagnostici nello studio dell'epilessia.* — Il capitano medico prof. ARNALDO DE NIEDERHAUSERN e il sottotenente prof. GIUSEPPE MORUZZI esaminano alcuni di tali problemi alla luce dell'indagine sperimentale, soprattutto in rapporto ai risultati ottenuti coi metodi elettrofisiologici.

● *Quaranta casi di ittero catarrale trattati con amide nicotinica.* — Il tenente colonnello medico di complemento dott. GIUSEPPE MONETTI espone come in quaranta casi di tale malattia trattati con nicotiamide sia stata ottenuta una precoce regressione dell'itterizia e una rapida guarigione.

● *Autolesionismo.* — Il maggiore medico dott. UMBERTO SANTORONI descrive due casi di autolesionismo in militari, che, per simulare un'ernia inguinale, si procurano un enfisema dello scroto.

● *Rapporto tra p H delle acque ed efficacia depurativa del cloro.* — Il dott. ALBERTO PARDI, compiute delle ricerche, ha riscontrato, a conferma delle ricerche di altri, che mentre un pH alcalino ostacola notevolmente l'azione battericida dello *Steridrolo* e dell'ipoclorato di sodio, un pH debolmente acido è particolarmente favorevole alla esplicazione di tale azione battericida.

● *Un raro caso di occlusione intestinale di incerta natura.* — I capitani medici dott. GINO CAVALIERE e dott. CARLO SIRTORI riferiscono su un caso di occlusione intestinale da stenosi anulare dell'ultima ansa del tenue operato di resezione intestinale con esito di guarigione e si trattengono sul raro reperto istologico cercando spiegarne la etiopatogenesi.

Ejercito – Gennaio 1943.

● *L'Inerzia*, del Gen. MARTINEZ DE CAMPOS. — Annullare il periodo inerte o quanto meno ridurlo al minimo, dare alla forza militare il massimo impulso in modo che l'offensiva consegua risultati risolutivi, è il tema di questa brillante e interessante disquisizione.

● *Insegniamo ad insegnare*, del cap. LUIS CEREZA OLIVAN. — Perchè il soldato, molte volte non esegue gli esercizi con la necessaria precisione? La ragione non sta in una preparazione scarsa, in una mancanza di attenzione ma in un difetto del metodo, nella deficienza di una forma intelligibile. Insomma bisogna sapere insegnare.

● *Il servizio informazioni in tempo di pace*, del ten. col. MANUEL CHAMORRO MARTINEZ. — Sostiene la necessità di creare fin dal tempo di pace un servizio informazioni completo in ogni sua parte e di selezionare il personale che integrerà i quadri nel periodo di guerra. Prospetta infine un metodo per attingere alle varie fonti di notizie le informazioni militari che più interessano.

● *L'educazione fisica degli ufficiali - La scherma*, del cap. MARIANO TORTOSA. — La scherma è uno degli esercizi adatti alla formazione fisica dell'ufficiale. Bisogna perciò darne il massimo incremento, tenendo tuttavia presente che la scherma è un'arte e che il cosiddetto meccanismo è la parte meno interessante.

● *L'attacco con lanciafiamme*, del cap. CARLOS PAZ LOSADA. — L'A. tratta con competenza e chiarezza dei vari elementi chimici e delle armi impiegate per l'offesa incendiaria.

● *Reggimenti misti di cavalleria*, del com. JOAQUIN DE SOTTO MONTES. — Malgrado la tendenza attuale alla meccanizzazione sempre più spinta è sempre conveniente poter disporre di truppe rapide e manovriere capaci di agire su qualunque terreno. Ciò vale specialmente per la Spagna dove la particolare morfologia presenta grandi zone proibitive di mezzi meccanici e di altre di scarso rendimento.

● *Il servizio di artiglieria nel Corpo d'Armata e nella Divisione*, del com. JAVIER. — Diligente esposizione del funzionamento di questo servizio nell'Esercito spagnolo.

● *L'Odontologia militare*, del com. F. MALLOL DE LA RIVA. — L'igiene boccale ha assunto un'importanza notevole, tra i fattori atti a preservare la salute del soldato. È stata superata la concezione arcaica dell'odontologo cui è affidata l'estrazione degli organi dentari malati e la loro sostituzione con protesi più o meno fortunate. Tutti gli eserciti dispongono oggidì di un servizio odontologico modernamente attrezzato ed organizzato che rende servigi preziosi in pace ed in guerra.

Febbraio 1943.

● *Difesa costiera*, del capitano FRANCISCO SINTES. – Questo problema, assai interessante per la Spagna, come per tutti i Paesi a esteso sviluppo costiero, è organicamente trattato dall'A.: dal punto di vista degli attacchi navali, aerei, dei colpi di mano, degli sbarchi in forza.

● *Designazione di obiettivi imprevisti*, del cap. FEDERICO ESTEBAN.- Come può il fante indicare all'artigliere un obiettivo imprevisto con prontezza ed esattezza durante il combattimento?

L'A. risponde a questa domanda che dà la soluzione del problema, illustrando i procedimenti impiegati nell'Esercito italiano per facilitare la designazione del predetto obiettivo.

● *Osservazioni sull'artiglieria di accompagnamento immediato*, del com. JOSÈ DIAZ NOVIEGA. – La pratica dell'improvvisazione si consegue soltanto a forza di risolvere casi con un minimo di dati e di tempo utile.

● *Carri e anticarri*, del gen. RICCARDO DE PRADA. - Esamina il complesso argomento alla luce delle recenti esperienze e particolarmente della campagna nell'Africa settentrionale. L'A. si chiede quali saranno le possibilità del materiale anticarro americano, specialmente del cannone da 37, che pretende attraversare a 1000 m. la corazza di 35 mm. e così conclude: La lotta proverà indubbiamente che sebbene l'arma anticarro abbia fatto importanti progressi sarà necessaria una grande densità di pezzi per neutralizzare l'arma corazzata.

● *La campagna del Rosellon*, del ten. col. ABELARDO NIETO. – Illustra la campagna del 1793 con le sue caratteristiche di spiegamento rapido a sorpresa e di offensiva rapida, nonchè di abile difensiva strategica, reazione offensiva celerissima.

● *Operazioni di sbarco*, del cap. di corvetta ENRICO BARBUDO DUARTE. – Dopo avere accennato alle difficoltà che si aggiungono a tali operazioni l'A. rileva che la prima condizione di uno sbarco è il dominio del mare e dell'aria. La preparazione comprende: concentramento degli uomini e dei materiali, allestimento dei trasporti e del materiale navale, organizzazione dell'imbarco. L'A. tratta quindi i seguenti punti: navigazione del convoglio, scelta del luogo di sbarco, sbarco del primo scaglione e di quelli successivi, ricezione del grosso degli effettivi, protezione della linea marittima di rifornimento e sgombero, appoggio permanente sui fianchi marittimi del fronte, pericoli del reimbarco.

● *Mine terrestri*, del cap. ENRICO COBENO GONZALES. – Tratta degli sbarramenti, dei campi minati, del collocamento delle mine e dell'impiego del personale addetto a questo compito, delle mine controcarri, delle varie specie di terreno (sabbioso, duro, fangoso) e della fotografia aerea che può scoprire e delimitare i campi minati.

● *Esperienze della guerra di mine*, del cap. URMENETA. – L'A. che fece parte del 29° Reggimento di fanteria, della divisione spagnola volontari sul fronte orientale, descrive le esperienze raccolte in materia di guerra con le mine e dei procedimenti impiegati più comunemente dai sovietici.

● *Spolette antiaeree*, dal com. ANGEL ESPANA. – Diligente descrizione dei vari tipi di spolette, e dei loro meccanismi.

● *Moderne unità esploranti* del com. LUIS DE LA CHAPELLE. – Illustra, in forma breve e schematica, la costituzione di queste unità e la concezione che presiede al loro impiego.

Romania Militara – Gennaio-febbraio 1943.

● *La ricetta della vittoria*, del col. di S. M. METZ. – V'è chi crede, con tutta serietà, che esista una ricetta per ottenere la vittoria, come un tempo v'era chi credeva all'« elisir di giovinezza ». Vi sono invece pochi principî, immutabili malgrado il progresso delle armi e dei metodi d'impiego, e valori morali eterni. La preparazione, il genio dei comandanti tutto coordina e tutto convoglia verso la vittoria.

● *L'organizzazione del territorio nazionale*, del colonnello JON GHEORGHE. – Considera l'organizzazione del territorio nazionale in rapporto alle necessità della guerra e cioè dal punto di vista economico sociale, delle vie di comunicazione stradali e ferroviarie, della elettrificazione, della produzione industriale ed agricola e dei mezzi per portarla al massimo.

● *La Crimea*, del maggiore C. AMZARESCU. – Descrizione della Crimea sotto gli aspetti geografico, economico, storico.

● *La campagna dei Balcani*, del sublt. COSTEANA – Accurata storia della campagna italo-tedesca del '40-'41.

Deutsche Wehr, n. 4.

● *Materie prime minerarie del Messico.* – Il Messico non è soltanto uno dei territori minerariamente più ricchi del mondo, ma possiede inoltre talune materie prime che mancano agli Stati Uniti.

N. 6.

● *Vittoria o distruzione.* – Considerazioni sulla guerra attuale. Non ostante i rovesci subiti in Africa e in Russia dalle truppe dell'Asse, i suoi nemici non hanno ancora conseguito nessun successo decisivo.

N. 7.

● *L'esercito zarista della guerra dei Sette Anni e l'esercito bolscevico della guerra moderna.* – Si dimostra in questo articolo che non ostante la superiorità numerica dei Russi, e i loro enormi armamenti, essi rimangono sempre inferiori, nel campo spirituale ed intellettuale.

● *Materie prime bellicamente importanti sulle coste africane del Mediterraneo.* – Studio di carattere geologico-industriale riguardante soprattutto il Marocco e l'Algeria.

N. 8.

● *Gli sviluppi del carrello degli aeroplani.* – Dai primissimi tipi del 1912 alle poderose carrellature dei « Condor » e a quelle esili ma perfezionatissime del « Focke Wulf 190 » il progresso è stato veramente meraviglioso ed estremamente redditizio.

● *Gli scopi dell'addestramento militare.* – Attraverso l'educazione soldatesca si vuol raggiungere nel giovane il massimo dell'ardimento, dell'amore della verità, del senso del dovere e dell'onore e della responsabilità soprattutto.

N. 11.

● *Le vie di trasporto marittime e il problema del tonnellaggio dei belligeranti nel 4° anno di guerra, nel giudizio dei neutrali.* – Il pericolo dei sommergibili aumenta costantemente mentre le vie del traffico sono cresciute come numero e come lunghezza e il numero delle navi affondate non è compensato da quello delle nuove costruzioni.

I Celeri

N. 8-9 Aprile-Maggio 1943-XXI

GLORIE DEI «CELERI» SUL FRONTE RUSSO

LA MEDAGLIA D'ORO:

ALLA BANDIERA DEL 6° REGGIMENTO BERSAGLIERI

SALDA E FORTE UNITÀ DI GUERRA, GIÀ TEMPRATA IN MESI DI ASPRA LOTTA SU ALTRO FRONTE, SI PRODIGAVA NELLA DURA CAMPAGNA DI RUSSIA CON LO STESSO ARDORE E LA STESSA FEDE CHE FORMARONO LA SUA GLORIA NELLE PRECEDENTI GUERRE D'ITALIA. BALZATO DALLA LINEA DIFENSIVA ASPRAMENTE CONTESA, MA SEMPRE INVIOLATA ALL'AUDACE OFFENSIVA, SI IMPOSSESSAVA CON SANGUINOSA BATTAGLIA DEL CENTRO FORTIFICATO DI TWNOWKA, APRENDO IL PASSO ALLA CONQUISTA DEL RICCO BACINO MINERARIO DI KRASNJI LUTSCH. PASSATO, CON RAPIDA LEGGENDARIA MARCIA, DAL DONETZ AL DON, DAVA IL SUO POTENTE E DECISIVO CONTRIBUTO ALLA BATTAGLIA PER LA CONQUISTA DI UNA MUNITISSIMA TESTA DI PONTE NEMICA, ANNIENTANDO IL NEMICO ANNIDATO IN UN SETTORE PARTICOLARMENTE DIFFICILE ED INSIDIOSO. CHIAMATO IN ALTRO SETTORE, DOVE MINACCIOSE MASSE RUSSE ERANO RIUSCITE A PASSARE SULLA DESTRA DEL DON CON EROICI CONTRATTACCHI E CON TENACISSIMA RESISTENZA ARRESTAVA DEFINITIVAMENTE L'AVVERSARIO RENDENDO VANI RIPETUTI SFONDAMENTI FATTI DAL NEMICO CON MEZZI E FORZE ASSOLUTAMENTE PREPONDERANTI. – ORLOVO JWANOWKA – JWANOWKA – BOKOWO ANTRAZIT – BOBROROWSKJI – BASKOVSKJI – Q. 224,4 JAGODNIJ – Q. 208,4 (FRONTE RUSSO), 4 FEBBRAIO-SETTEMBRE 1942-XX.

ALLO STENDARDO DEL REGGIMENTO «SAVOIA CAVALLERIA»

TEMPRATO AD OGNI ARDITEZZA E SACRIFICIO, NEL CORSO DI OPERAZIONI OFFENSIVE PER LA CONQUISTA DI IMPORTANTE REGIONE INDUSTRIALE E MINERARIA, ASSOLVEVA CON IMMUTATA DEDIZIONE ED INALTERATO CORAGGIO LE MISSIONI GRAVOSE, COMPLESSE E DELICATE, FIANCHEGGIANDO GRANDI UNITÀ IMPEGNATE NELL'INSEGUIMENTO DI RILEVANTI ED AGGUERRITE RETROGUARDIE AVVERSARIE. DIVAMPATA REPENTINAMENTE LA BATTAGLIA CONTRO NEMICO CHE CON LA POTENZA DEL NUMERO E DEI MEZZI, IRROMPEVA BRAMOSO SULLA RIVA MERIDIONALE DEL DON, PIOMBAVA CON FULMINEA DESTREZZA SULLE COLONNE BOLSCEVICHE DELLE QUALI DOMAVA PIU' VOLTE LA PERVICACIA, SVENTANDONE L'INSIDIA E CONTRIBUENDO, CON RARA PERIZIA E MASCHIA TEMERITÀ, ALLO SVILUPPO EFFICACE DELLA MANOVRA D'ARRESTO. AFFRONTATO ALL'IMPROVVISO DA DUE BATTAGLIONI AVVERSARI, DURANTE RISCHIOSA E PROFONDA ESPLORAZIONE, NE CONTENEVA L'URTO CON LA VALENTIA DEI REPARTI APPIEDATI ED AVVENTANDOSI IN ARCIONI SUL FIANCO DEGLI AGGRESSORI, NE ANNIENTAVA LA BELLUINA RESISTENZA, RESTITUENDO ALLA LOTTA, CON L'IMPETO CORRUSCO DELLE SUE CARICHE VITTORIOSE, IL FASCINO DELL'EPICA CAVALLERESCA ED ILLUSTRANDO IL SUO NOME ALLA PARI DEI FASTI DEL RISORGIMENTO E DELLE SUE SECOLARI TRADIZIONI. — BACINO MINERARIO DI KRASNIJ-LUTSCH-SIMOWSKIJ-Q. 200,1-Q. 236,7-Q. 209,9 DI VAL KRISAJA-CIGLIONE DI ISBUNSCHENISKIJ-BACHMUTKIN-Q. 226,7 DI JAGODNIJ (FRONTE RUSSO), LUGLIO 1942 - 21-30 AGOSTO 1942-XX.

ALLO STENDARDO DEL REGGIMENTO LANCIERI «NOVARA»

FEDELE AL PRESTIGIO DI MAGNANIME TRADIZIONI ED ALL'ORGOGLIO DI UNO SPIRITO MARZIALE TESTIMONE DELLA PIU' NOBILE PRODEZZA, CONFERMAVA CON CHIARO ARDIMENTO LA SUA REPUTAZIONE IN UN DIFFICILE CICLO DI OPERAZIONI OFFENSIVE. CHIAMATO REPENTINAMENTE A BATTAGLIA DELL'AVVERSARIO CHE CON LA POTENZA DEL NUMERO DEI MEZZI IRROMPEVA BRAMOSO SULLA RIVA MERIDIONALE DEL DON, CON FIERA RISOLUTEZZA E SPAVALDA FIDUCIA DI SÈ, AFFIANCAVA I PROPRI SQUADRONI ALLE UNITÀ PIU' PROVATE, OVUNQUE INTIMANDO RISPETTO AI BATTAGLIONI BOLSCEVICHI ED IMPONENDO LORO CON AZIONE MULTIFORME E FULMINEA, TEMPI D'ARRESTO VALIDI E PROFICUI PER LA DIFESA. LANCIATO IN RISCHIOSA MISSIONE, PORTAVA IL FREMITO DELLE SUE ARMI E DEI SUOI CUORI A SIGNOREGGIARE NEL VIVO DEL DISPOSITIVO AVVERSARIO DONDE, FATTOSI LARGO CON LE SCIABOLE ED I MOSCHETTI, SI PORTAVA ALLA DIFESA DI IMPORTANTE CAPOSALDO CONTRO IL QUALE SI INFRANGEVANO INESORABILMENTE TUTTI I RITORNI OFFENSIVI DELL'AVVERSARIO. APPIEDATO ED IN ARCIONI, NELL'IMPETO DEL CORPO A CORPO, COME NEL CIMENTO DELLA CARICA IRREFRENABILE, CEMENTAVA IL VANTO DELL'EROISMO ALL'AMBIZIONE DELLE SUE ARDUE IMPRESE. – BACINO MINERARIO DI KRASNIJ LUTSCH – Q. 137,1 – Q. 187,1 – Q. 200,1 DI TSCHEBOTAREWSKIJ – Q. 191,4 DI SATOWSKIJ – JAGODNIJ – DEWIAT KIJN – BOLSCHOIJ (FRONTE RUSSO), LUGLIO 1942-XX – 21-30 AGOSTO 1942-XX.

Autoblindo in azione

del colonnello ***BRUNO BELLACHIOMA***

III.

L'esplorazione

L'esplorazione non ha còmpito di sicurezza, ma vi concorre indirettamente (1). Per essa il combattimento è un mezzo, *mai* il fine.

Si tratta di cercare e prendere contatto con il grosso del dispositivo di sicurezza nemico per precisarne la entità, la dislocazione, l'atteggiamento ed individuare altresì i tratti di tale dispositivo favorevoli ad una infiltrazione (2).

Occorre quindi:

distanziarsi, per consentire alla propria unità completa libertà di manovra e per vedere in tempo;

se necessario (3), agire di forza pur di riuscire a vedere;

riferire prontamente.

Esplorazione ed informazione stanno così alla base di una medesima necessità della quale sono elementi inseparabili.

Nell'ambito delle Grandi Unità celeri e normali l'attività esplorativa si svolge entro un raggio che va dai 20 ai 50 chilometri; nell'ambito delle Grandi Unità motorizzate e corazzate, dai 50 ai 100 chilometri (4).

Si avanza su itinerari prestabiliti, compresi in un « settore di azione » o facenti parte di una « direzione di movimento », a grandi sbalzi di 10-15 chilometri corrispondenti — se possibile — a linee definite del terreno, normalmente senza fermarsi, a meno che la sosta non sia imposta da superiori esigenze di coordinamento del moto in avanti.

La velocità media di progressione, avuto riguardo alle necessità dell'intero complesso operante, non sempre potrà superare i 30 chilometri orari.

Ogni *eventuale sosta* deve essere sempre inquadrata nel concetto di sicurezza. Perciò (v. fig. 5):

elementi di osservazione e vigilanza (motociclisti) spinti avanti e dislocati lateralmente in sito opportuno;

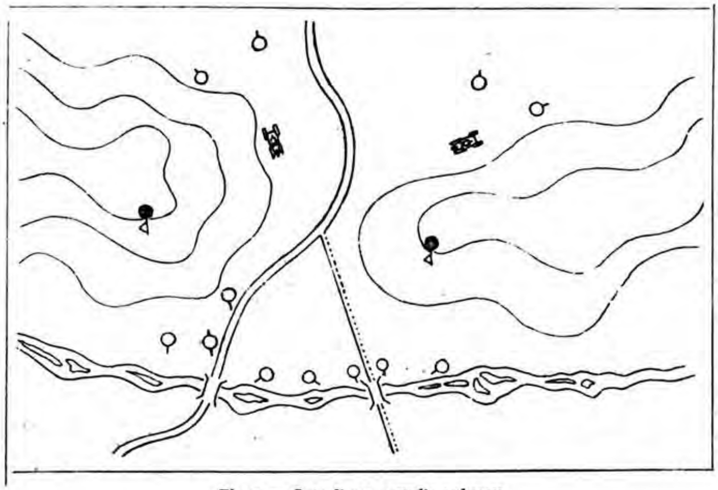


Fig. 5. — *Sosta di una pattuglia esplorante.*

Una coppia di autoblindo si dispone fuori strada, defilata alla vista e al tiro. Elementi di osservazione ( ) sono collocati in sito opportuno. Elementi di vigilanza e di fuoco ( ) completano il sistema di sicurezza.

(1) Una buona esplorazione terrestre contribuisce « in una certa misura » a dar sicurezza alle unità che seguono (reg. tedesco).

(2) Lo scopo della esplorazione è di trovare il nemico, penetrare nei suoi elementi avanzati ed ottenere e trasmettere informazioni sul grosso delle sue forze (reg. inglese).

(3) È errato impegnarsi in combattimenti *inutili* che compromettano il proprio incarico esplorativo (reg. tedesco).

(4) Questi dati numerici sono da intendere approssimativi.

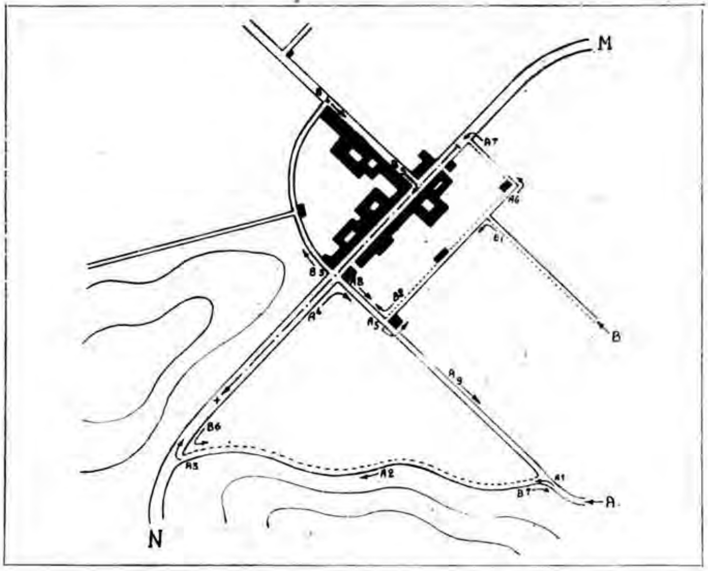


Fig. 6. — *Attacco di una « coppia autoblindo » contro un reparto « a piedi » in marcia.*

Un reparto nemico X « a piedi » è in marcia sulla rotabile M-N.
La coppia autoblindo A-B lo attacca sfruttando le possibilità che offre la rete stradale:
l'autoblindo A percorre l'itinerario contrassegnato con le frecce A1.......... A9;
l'autoblindo B percorre l'itinerario contrassegnato con le frecce B1....... B7.

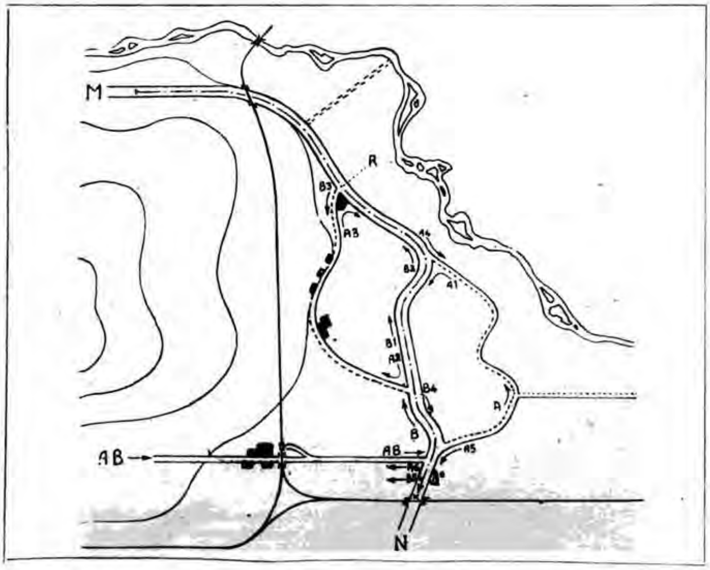


Fig. 7. — *Attacco di una « coppia autoblindo » contro un reparto « motorizzato » in marcia.*

Un reparto motorizzato X è in movimento sulla rotabile M-N.
La coppia autoblindo A-B lo attacca, sfruttando le possibilità che offre la rete stradale.
L'autoblindo A percorre l'itinerario contrassegnato con le frecce A1...... A6...
L'autoblindo B percorre l'itinerario contrassegnato con le frecce B1...... B5.
Al bivio R chi delle due giunge prima, attende il passaggio dell'altra.

elementi di fuoco (motociclisti) ad utile contatto con le autoblindo;

autoblindo defilate alla vista, possibilmente fuori strada;

in ogni autoblindo: capo carro attento e vigilante in attesa di ordini; mitragliere-cannoniere pronto; operatore radio in ascolto; pilota al volante di guida.

Durante l'avanzata le autoblindo:

a) effettuano rapide puntate su determinati obiettivi per chiarire la situazione e risolverla (1) quando si tratti di deboli veli di protezione o di piccoli nuclei in posto con azione ritardatrice;

b) eseguono brevi e nutrite azioni di fuoco contro bersagli animati allo scoperto;

c) sostengono, integrandola, completandola oppure sostituendosi senz'altro ad essa, l'azione dei motociclisti;

d) se incontrano forte reazione appoggiata al terreno:

sondano il margine esterno dello schieramento avversario;

ne fissano qua e là per « brevissimo tempo » le difese allo scopo di accertarne la effettiva consistenza (2);

e) ove non sia possibile individuare tratti indifesi, sfrecciano in altra direzione per cercare spazi liberi (infiltrazione) e proseguire così l'azione in profondità;

f) rientrano appena possibile nel settore di azione assegnato o riprendono la prestabilita direzione di movimento ove la ricerca degli anzidetti spazi abbia provocato deviazioni;

g) se incontrano elementi a piedi e celeri in marcia: tengono contegno aggressivo — ricercano intervalli e fianchi mediante successive puntate su itinerari diversi — moltiplicano i tentativi di infiltrazione (v. fig. 6);

h) se si tratta di truppe motorizzate in movimento: ricercano i fianchi e il tergo di ogni singola colonna — impediscono all'avversario di disperdersi (3) — lo tengono sotto il proprio fuoco (v. fig. 7);

i) se avvistano elementi corazzati in marcia: non si impegnano, ma cercano di attrarli, manovrando, verso il grosso dell'unità esplorante che è in grado di meglio sviluppare una efficace azione di arresto (v. fig. 8).

Il contatto con l'avversario — in quanto realizzabile e per le autoblindo di uno stesso reparto — deve avere carattere di simultaneità allo scopo di conferire maggiore efficacia al loro intervento, ingenerare disorientamento, provocare effetti morali più forti.

(1) *Risolvere* la situazione nel caso che si considera significa: recar danno quanto più è possibile — non indugiare — proseguire « prestissimo » nel compito esplorativo.

(2) È molto importante individuare i punti deboli della difesa avversaria (reg. inglese).

(3) Bloccare contemporaneamente la testa e la coda di una colonna motorizzata per impedire che i veicoli fuggano (reg. inglese).

Quando si sia costretti a ricorrere al combattimento — che, giova ricordare ancora una volta, non è *ma* lo scopo da raggiungere — le autoblindo, terreno permettendolo:

sotto il fuoco delle armi portatili cambiano spesso posizione; si allontanano, si rendono invisibili dietro ostacoli o ripari; ricompaiono all'improvviso (1), preferibilmente da altra direzione. È bene rivolgere al nemico il tergo delle macchine perchè da tale lato, come noto, sviluppano la massima potenza di fuoco (impiego della mitragliatrice posteriore insieme con le armi in torretta);

sotto il fuoco efficace dell'artiglieria si sottraggono alla vista; appena il tiro cessa o rallenta tornano rapidamente in azione, sparano brevi raffiche e scompaiono di nuovo;

se il fuoco avversario ha le caratteristiche della interdizione, si supera la zona battuta a grande velocità distanziandosi molto.

Quando i reparti autoblindo hanno occasione di «sganciarsi», può riuscire utile coprire il movimento mediante l'impiego di fumogeni (2).

L'occupazione di località particolarmente importanti (3)

Dovendosi prevenire l'avversario in località delle quali preme assicurare il possesso:

imprimere al movimento la massima rapidità consentita dalle condizioni della viabilità;

irradiarsi nelle direzioni più pericolose per mantenere sotto controllo la regione contermine.

L'irradiamento delle autoblindo nelle direzioni anzidette va fatto entro ragionevoli limiti di spazio in rapporto alla contemporanea presenza o meno di aerei da ricognizione aventi lo stesso compito, alla situazione «nota» dell'avversario, al terreno, alla entità del reparto autoblindo.

(1) Anche quando le forze esploranti si trovano dinanzi ad un nemico superiore, possono conseguire successi traendo profitto dalla loro mobilità (reg. tedesco).

(2) È necessario che ogni comandante abbia una profonda conoscenza della tattica fumogena e ne comprenda i vantaggi e gli svantaggi (reg. inglese).

(3) L'occupazione ha sempre carattere transitorio. Da ciò consegue una organizzazione a difesa piuttosto sommaria (v. fig. 9).

I criteri che informano la organizzazione di cui trattasi sono i seguenti:

rapida ricognizione della località e sue vicinanze a complemento di uno studio preliminare fatto sulla carta, delle notizie ed informazioni ricevute;

orientamento dei comandanti interessati sull'attività da svolgere;

ripartizione dei còmpiti in correlazione con la sistemazione in posto dei singoli elementi;

particolari previdenze o accorgimenti in materia di osservazione, vigilanza, collegamenti, eventuali lavori speditivi;

luogo di adunata a sostituzione avvenuta da parte delle forze che sopraggiungeranno in un secondo tempo per la occupazione definitiva della località.

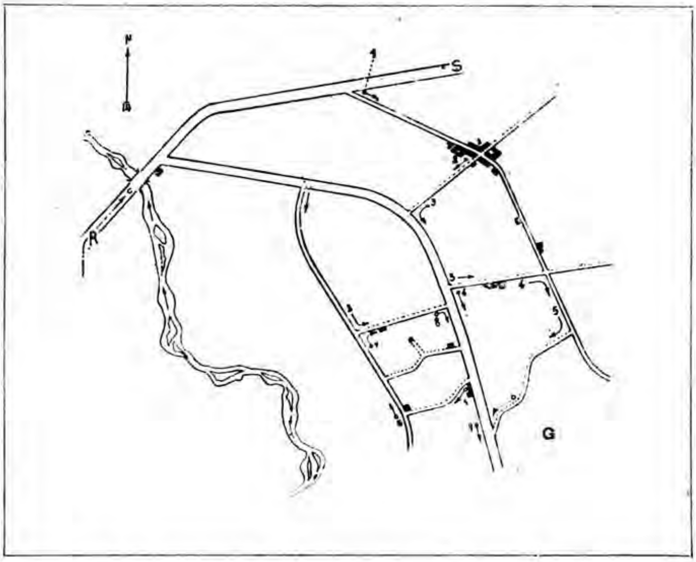


Fig. 8. — *Avvistamento di elementi «corazzati» da parte di una «coppia autoblindo».*

Elementi corazzati C sono segnalati in movimento sulla rotabile R-S.

Una coppia di autoblindo in esplorazione, la stessa che ha fatto l'avvistamento, cerca di attrarli verso sud sud-est perchè possano urtare contro il proprio grosso esplorante G.

Dalle località contrassegnate con le frecce (·····→ 1) e (O····→ 1) la coppia «manovra» come è indicato rispettivamente, dalle frecce contraddistinte con numeri progressivi fino a 6 (—→) e 9 (O—→).

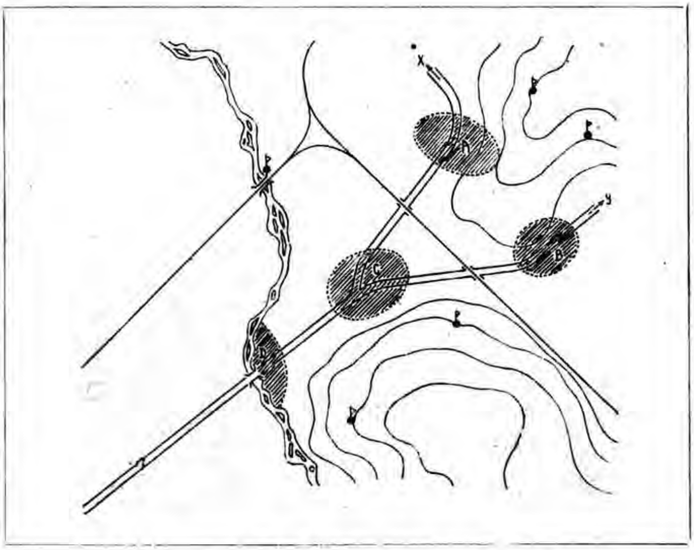
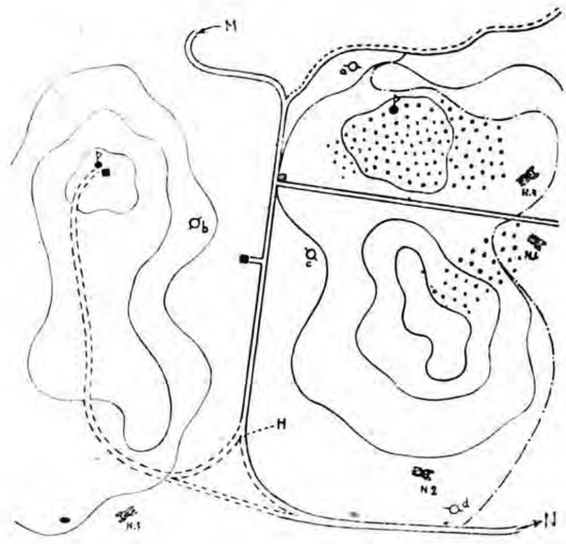


Fig. 9. — *Organizzazione a difesa di un ponte del quale preme assicurare il possesso.*

Elementi di osservazione (P) si dislocano in sito opportuno per il tempestivo avvistamento dell'avversario.

Elementi di fuoco si dispongono nelle zone A-B-C-D.

Le autoblindo si irradiano nelle direzioni x e y.



L'avversario è in movimento sull'itinerario M-N.

Elementi di osservazione ( ) sono dislocati lateralmente e in alto con compiti di avvistamento.

Elementi di fuoco ( ) (squadre motociclisti) sono variamente disposti sul terreno, defilati alla vista.

Un plotone autoblindo si colloca fuori strada, defilato alla vista.

Appena l'avversario, con i suoi elementi di testa, supera il bivio H, entra in azione la squadra *d* e la coppia autoblindo 1-2; successivamente le squadre *c* e *b* e la coppia autoblindo 3-4; da ultimo la squadra *a*.

(Il terreno, lateralmente all'itinerario, è tutto percorribile alle autoblindo).

Fig. 10. — *Organizzazione di un agguato in una stretta.*

L'avversario è in movimento sull'itinerario R-S.

Elementi di osservazione sono dislocati sui tetti delle case all'estremità nord dell'abitato con compiti di avvistamento.

Elementi di fuoco si trovano appostati al primo piano o sui tetti delle case contrassegnate con .

Una coppia di autoblindo sta in agguato: un'autoblindo in A. (dentro una rimessa - porta chiusa) e l'altra in B.

Materiali di circostanza (carriole, carrozze, carretti, carri...) ingombrano la strada nel punto C. I veicoli dovranno essere raddrizzati (quelli rovesciati), spostati con manovre di forza (quelli ai quali siano state tolte una o due ruote), tirati da parte (quelli messi di traverso) per ottenere il libero passaggio. Dare al nemico la sensazione che si tratti di un « tentativo » di sbarramento consistente, non ultimato per mancanza di tempo, o di personale ecc.

Elementi avversari che per primi vengono a contatto con l'ostacolo C. non debbono essere disturbati. Mentre essi lavorano per eliminarlo può darsi che il reparto retrostante, anzichè arrestarsi, continui il movimento, anche per dare aiuto e così guadagnare tempo.

Ad ogni modo: solo quando il passaggio è ripristinato e il nemico di dispone a riprendere il movimento, intervengono gli elementi D-E-F-. Gli altri interverranno se nel frattempo l'anzidetto reparto ha serrato sotto o quando sopraggiungerà. Le autoblindo A.B. si inseriranno nell'itinerario verso R. sviluppando la massima intensità di fuoco.

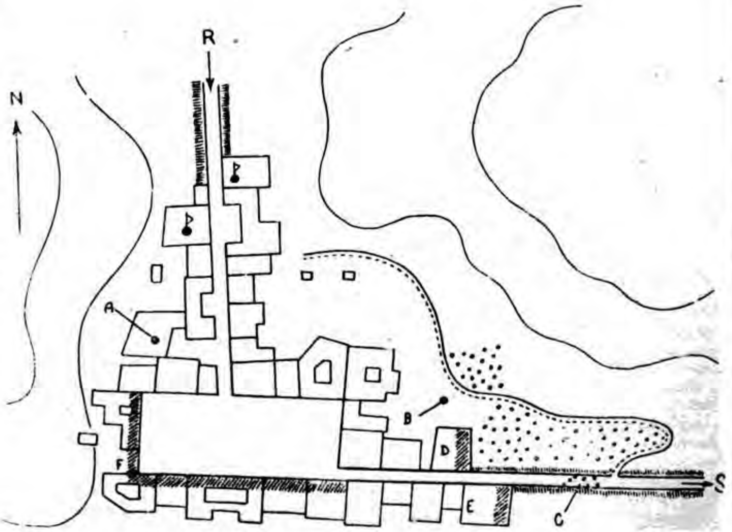


Fig. 11. — *Organizzazione di un agguato in un abitato.*

Il comandante di una pattuglia esplorante è avvertito che sull'itinerario M-N è in marcia una unità esplorante avversaria.

Tenuto conto del tempo disponibile delle condizioni di viabilità e di copertura del terreno, decide di sorprenderla attaccandola da tergo appena avrà superato il bivio R.

All'uopo nasconde i motociclisti nel boschetto C, dando ordini per l'avvistamento in (symbol) ; colloca le autoblindo A e B sotto una tettoia che contiene foraggi e paglia in balle pressate, servendosi di queste (disposte in fila e una sull'altra lateralmente, davanti e dietro) per rendere invisibili le macchine.

Non appena la coppia di autoblindo si sarà inserita nell'itinerario verso N, un'aliquota dei motociclisti disponibili si dislocherà nella zona S per sviluppare azione (di fuoco) ritardatrice contro elementi avversari di scarsa entità che dovessero eventualmente sopraggiungere. In presenza di forze soverchianti, si sotrarranno al combattimento. Se il nemico non darà segno di vita, resteranno in posto soltanto...... minuti.

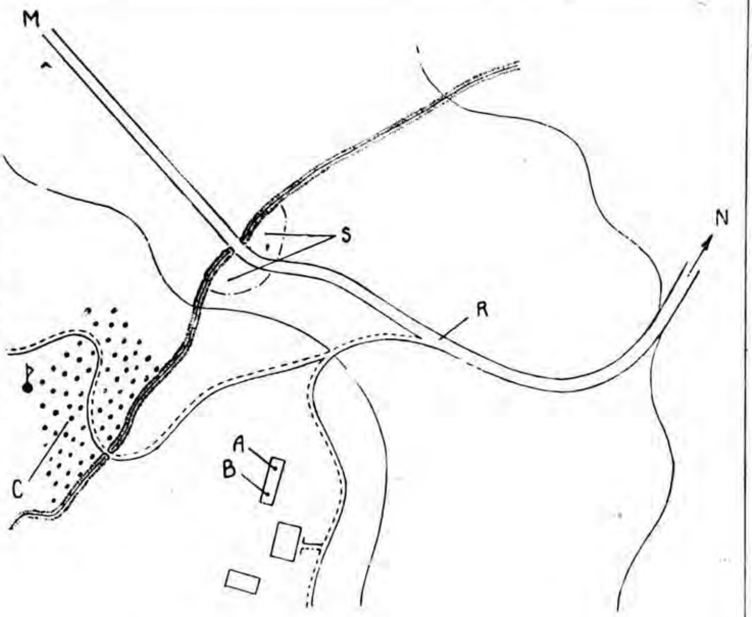
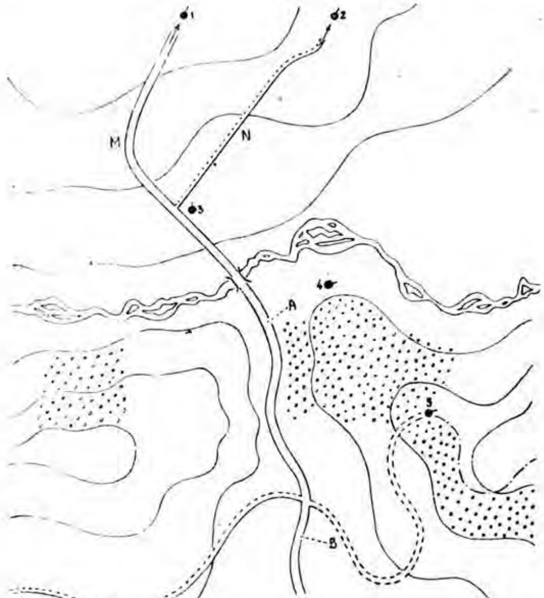


Fig. 12. — *Organizzazione di un agguato in un terreno qualunque.*



Una pattuglia esplorante deve attraversare una stretta.

I nuclei motociclisti (symbol) 1 e 2 continuano il servizio esplorativo sulle rotabili M e N.

I nuclei 3-4-5- rimangono in posto con compiti di osservazione.

La coppia autoblindo A-B percorre a grande andatura l'itinerario *M* (macchine assai distanziate fra loro).

Fig. 13. — *Attraversamento di una stretta.*

In ogni caso la sorveglianza si esercita sulle più probabili vie di provenienza dell'avversario, non trascurando — se la rete stradale lo consente — di vedere, cioè di percorrere itinerari minori che quelle vie raccordano o ad esse si mantengono più o meno paralleli.

Incontrando abitati, attraversarli, percorrendo anche — se esistono — le strade di circonvallazione.

Disinteressarsi di zone coperte (esempio: boschi), ma osservarne i margini « tornandovi » sovente ad intervalli di tempo disuguali.

In quanto possibile effettuare percorsi a circuito, invertendo spesso il senso della marcia.

Incontrando l'avversario:

azione a fondo contro truppe a piedi e celeri. Bisogna ritardarne l'avanzata. Perciò disperderle col fuoco, non dare tregua, impedirne il riordinamento;

affrontare decisamente le teste di colonna di truppe motorizzate in movimento; obbligarle ad arrestarsi sbarrando materialmente la strada; far fuoco su autocarri e personale che ne discende per trovare salvezza nel terreno circostante; impedire la ripresa del movimento;

non impegnarsi — come già detto — contro elementi corazzati, ma segnalare immediatamente la loro presenza; cercare di attrarli in direzione che li allontani dalla località di cui si vuole assicurare il possesso.

Gli agguati

Si organizzano, *ma vi si può anche cadere*. Quando si vuol tendere un agguato occorre conoscere: la forza dell'unità nemica che avanza, la sua composizione, la direzione del movimento e a che distanza si trova la testa della colonna (indicazioni fornite dall'osservazione aerea); stabilire: la ubicazione (studio della carta) di una località idonea per l'agguato (preferibilmente punti di obbligato passaggio, zone boscose), quanto tempo occorre per raggiungerla e per organizzarvi l'agguato e se esistono o meno itinerari coperti per accedervi; informarsi — infine — se altri reparti concorrono indirettamente all'azione con puntate sui fianchi e sul tergo dell'anzidetta unità.

Stabilita la possibilità di tendere l'agguato:

movimento celerissimo per giungere sul luogo prescelto;

sua rapida ricognizione;

eventuale creazione (1) di sbarramenti con materiali di circostanza;

scelta dei punti favorevoli all'osservazione (avvistamento);

destinazione del personale incaricato di tale còmpito (nuclei motociclisti);

dislocazione opportuna del personale rimanente e delle autoblindo;

precisare le modalità di azione (v. figure 10, 11 e 12).

Circa queste ultime stabilire:

a) come dovrà essere segnalato l'avvistamento;

b) contegno dei nuclei che ne sono incaricati e del rimanente personale (motociclisti) diversamente utilizzato;

c) contegno degli equipaggi;

d) luogo di raccolta ad azione ultimata ed itinerari per accedervi;

e) itinerari per il ritorno (circostanza eventuale).

Le anzidette modalità, quanto a pratica attuazione, subiscono — naturalmente — l'influenza del tempo disponibile. In ogni caso non si discostano da quelle accennate per l'assolvimento di altri còmpiti in sede di esplorazione e si estrinsecano nell'armonica combinazione del fuoco e del movimento.

Per premunirsi dagli agguati occorre procedere con le necessarie cautele quando debbano essere attraversati punti di obbligato passaggio (strette) o costeggiati margini di zone coperte (boschi), v. fig. 13.

(1) Col concorso — caso normale — di personale dato in rinforzo dal comando della unità esplorante.

Nel 1° caso:

farsi precedere da più di un nucleo motociclisti;

spingerli avanti a maggiore distanza del consueto affinchè possano disporre del tempo necessario per attentamente vedere;

disporre perchè a lavoro compiuto:

a) un'aliquota si arresti e rimanga in osservazione al di là dell'obbligato passaggio con còmpiti di avvistamento (riprenderà la marcia quando verrà raggiunta dalle autoblindo);

b) un'aliquota continui più lontano nel servizio esplorativo;

c) non appena si abbia notizia di « via libera », procedere velocemente distanziando molto le autoblindo fra loro.

Nel 2° caso:

i nuclei motociclisti che precedono continuano la loro attività;

altri sono particolarmente destinati ad osservare il margine della zona pericolosa penetrandovi dove è possibile e restando in posto fino ad avvenuto sfilamento delle autoblindo;

queste transitano velocemente ed a maggiore distanza l'una dall'altra.

Se si cade in un agguato:

cercare di disimpegnarsi;

segnalare il fatto al comandante dell'unità esplorante;

proseguire nel còmpito ricevuto (in quanto possibile, con gli elementi rimasti efficienti seguendo altro itinerario e riprendendo più tardi quello prescritto);

oppure, non disponendo di altra strada: rifare un tratto del cammino percorso; sostare momentaneamente ponendosi nelle migliori condizioni (fuoco e manovra) per sostenere un eventuale scontro con l'avversario; attendere rinforzi; partecipare con essi all'azione tendente a snidare il nemico dal luogo ove ha teso l'agguato, se ivi è rimasto.

Nessuna preoccupazione per i mototiclisti che precedevano il reparto. Sicuramente essi saranno passati senza ricevere molestia. Verranno recuperati appena possibile.

(Continuazione: v. fascicoli di dicembre 1942 gennaio 1943-XXI).

Evoluzione della DOTTRINA DEI CELERI

del cap. ***LUIGI MIRELLI DI TEORA***

Ai cavalieri e bersaglieri d'Italia, eroicamente caduti nell'adempimento del dovere, ai valorosi combattenti dei Reggimenti a cavallo e motocorazzati, « ai celeri dell'avvenire », nonchè a tutti coloro i quali con appassionato lavoro hanno contribuito alla costituzione e preparazione dei raggruppamenti esploranti corazzati, dedico queste mie modeste parole, perchè siano noti gli sforzi compiuti ed il sangue versato dai centauri d'acciaio nel raggiungimento delle alte mète e nel conseguimento dei nuovi e più completi còmpiti ad essi assegnati dalla Patria, quale riconoscimento del secolare e tradizionale valore ovunque e comunque dimostrato sui campi di battaglia dall'Arma di Cavalleria e dai valorosi figli di Lamarmora.

Nel giugno '40 le Forze Armate italiane scendevano in campo con una dottrina aggiornata in relazione alle esperienze tratte dalla grande guerra '15-18, dalla campagna d'Africa, da quella di Spagna ed infine dalle prime operazioni compiute in Polonia dall'esercito germanico. Secondo un vecchio detto infatti, l'arte della guerra si svolge fra leggi permanenti e leggi periodicamente variabili, in continua evoluzione, per cui la dottrina di una guerra trae le sue origini dallo studio delle campagne precedentemente svoltesi e si sviluppa al primo urto delle opposte volontà, per effetto dell'esperienza materiale dei nuovi mezzi e del terreno d'azione che l'immaginazione umana non può concepire a priori.

Il Moltke al riguardo afferma che la condotta di una guerra futura non può essere appresa in tempo di pace in quanto in tale periodo si è costretti a ridurre lo studio della nuova dottrina ai soli fattori che determinarono quella precedente, non essendo possibile poter esperimentare gli effetti dei nuovi progressi tecnici e dei nuovi armamenti, e tanto meno conoscere le situazioni particolari, in cui verranno a trovarsi gli Stati belligeranti.

E pertanto ai primi scontri nei diversi scacchieri d'operazione vengono percepite dagli Stati Maggiori degli eserciti belligeranti le seguenti caratteristiche assunte dalla sopraggiunta guerra:

notevole ampiezza dei fronti per le possibilità offerte dal motore di estendere la zona di azione delle truppe operanti;

conseguente rarefazione degli schieramenti ed impossibilità di saturazione dei fronti per effetto anche dei numerosi teatri di guerra da alimentare nonchè per le complesse difficoltà dei trasporti e dei rifornimenti:

ottimi risultati perseguiti dalle grandi unità motocorazzate, impiegate sia come massa d'urto sia come massa di manovra, atte quindi a rompere gli schieramenti, a sfruttare il successo, ad inseguire ed a presentarsi di sorpresa sul campo di battaglia per assolvere i compiti sopraccitati e per contrattaccare le unità corazzate o di fanteria avversarie.

In relazione a tali nuovi appariscenti fattori della dottrina bellica che sta per affermarsi, si manifesta conseguentemente la necessità da parte delle Nazioni partecipanti al conflitto:

di disporre al più presto sui vari teatri di guerra di ingenti masse motocorazzate dotate di grande autonomia tattica e logistica, e capaci di costituire al tempo stesso massa d'urto nella battaglia di rottura e massa celere di manovra nelle brecce aperte o negli intervalli di per se stessi già preesistenti per le ragioni sopracitate;

di assegnare conseguentemente agli organi esploranti, e per essi, cavalleria e bersaglieri, mezzi atti a:

percorrere celermente le distanze intercorrenti tra gli schieramenti avversari, allo scopo di assicurare ai comandanti delle grandi unità motocorazzate il tempo e lo spazio occorrenti per l'ideazione della manovra,

l'articolazione del dispositivo, la scelta di un terreno propizio alla lotta;

offendere mediante opportuno armamento gli elementi similari avversari, e difendersi da questi con adeguata corazzatura;

imporsi al nemico negli inevitabili combattimenti d'incontro e nei punti di obbligato passaggio;

arrestare gli organi avanzati avversari nelle località occupate preventivamente in virtù della propria celerità;

effettuare puntate a largo raggio e colpi di mano nelle retrovie nemiche.

Si tratta quindi di costituire per ogni grande unità corazzata e motorizzata un raggruppamento esplorante, anch'esso corazzato, mediante:

un elemento eminentemente esplorante (autoblindo o motociclisti);

un elemento di urto (carri, semoventi) destinato ad agevolare le infiltrazioni delle pattuglie, sostenerle ed a contrattaccare l'avversario sulle posizioni occupate preventivamente;

un elemento di sostegno (reparti autoportati) capace di organizzare a difesa la zona raggiunta ed in situazioni particolari ad aprire il varco ai carri e alle blinde;

un elemento di appoggio, rappresentato da artiglierie a traino meccanico;

un elemento di concorso con zappatori, genieri, contraerei.

L'opportunità di assegnare alle Grandi Unità Motocorazzate il raggruppamento esplorante in questione è d'altra parte sanzionata dallo stesso nemico, come appare chiaramente dalla seguente relazione rinvenuta sul campo di battaglia Africano, nella quale il Comandante della XXII Brigata Corazzata inglese così si esprime al riguardo:

« Se il 19 novembre 1941 presso Bir el Gobi la XXII Brigata C. avesse avuto alle proprie dipendenze un raggruppamento di autoblindo, sarebbe stato certamente possibile effettuare una ricognizione sufficiente per aggirare lo schieramento nemico ». Invece, la Brigata urtò frontalmente contro la nostra Divisione « Ariete » in ottimo schieramento di artiglieria e ne riportò perdite disastrose.

Stando perciò allo spirito di questa relazione gli insuccessi iniziali patiti dagli inglesi, sarebbero dipesi in gran parte dal fatto che mancò alla Brigata Corazzata una propria ricognizione tattica.

Prosegue la stessa relazione: « pattuglie esploranti di carri armati non possono osservare senza essere udite o viste. L'invio di pattuglie esploranti di carri armati inoltre indebolisce la massa necessaria per il combattimento d'urto, mentre senza una adeguata ricognizione non può essere mai individuata la dislocazione delle forze nemiche ».

In sostanza Raggruppamento Esplorante e Grande Unità Motocorazzata devono formare un complesso armonico di mezzi corazzati di svariata velocità, corazzatura ed armamento, con organici e procedimenti di azione che rappresentino le caratteristiche principali di questa guerra.

Pertanto, come fra i mezzi che l'ingegno umano ha escogitato e sviluppato a scopo bellico, quelli impiegati per la guerra navale, sono senza dubbio i più complicati, così per la guerra delle masse corazzate tutte le scienze applicate vengono chiamate dagli organi responsabili delle Nazioni belligeranti a portare il loro contributo alla costruzione di questi nuovi ordigni che nei loro meccanismi accolgono e sviluppano i più recenti progressi della metallurgia, della chimica, dell'elettricità, dando origine ad una « organica di mezzi corazzati » per la varietà della capacità offensiva e difensiva successivamente raggiunte dai mezzi stessi.

Si sviluppa in tal modo maggiormente l'evoluzione del carro armato, creando sui campi di battaglia una vera e propria gara fra i mezzi offensivi e le corrispondenti difese, gara che porta alla lotta tra il cannone potenza offensiva e la corazza potenza difensiva. In tale duello il cannone cresce gradatamente di dimensioni, di capacità e di qualità balistiche riuscendo a portare sempre più lontano un'offesa sempre più efficace; la corazza migliora le sue qualità di resistenza, crescendo in spessore ed in estensione, e l'efficacia protettiva del carro viene aumentata con speciali perfezionamenti tecnici. Contemporaneamente, la costruzione e la preparazione degli apparati motori fanno grandissimi progressi, tanto da poter conferire al carro dell'attuale conflitto potenze di gran lunga maggiori a quello originario di Ypres. I motori per la propulsione acquistano forme e caratteristiche sempre più potenti, dimodochè la mobilità del carro, elemento prezioso per lo spostamento nel campo strategico e per la manovra nel campo tattico, assume indici sempre più elevati. Il carro

Ingenti masse autocorazzate capaci di costituire massa d'urto nella battaglia di rottura e masse celere di manovra nelle brecce aperte

Una camionetta americana con treno posteriore a cingoli e ruote anteriori — Un'autoblindo inglese

armato quindi per poter concentrare maggiore potenza offensiva e maggiore mobilità, deve aumentare straordinariamente le sue dimensioni risultando così un mezzo sempre più costoso e di difficile sostituzione.

Ha così origine nella Divisione Corazzata e nello stesso Raggruppamento Esplorante, relativamente alla costruzione ed all'impiego dei mezzi, un compromesso in base alla divisione del lavoro non essendo nè opportuno nè economico tendere a sviluppare al massimo i tre elementi costitutivi del carro fra loro indipendenti. Ogni tipo di carro costituisce perciò un compromesso, perchè quando si vuol dare rilievo ad uno speciale requisito si è forzati a rinunciare in parte agli altri. La Grande Unità Corazzata e il Raggruppamento Esplorante rappresentano in tal modo un complesso risultante dalla riunione di mezzi corazzati aventi proporzioni e caratteristiche diverse ed atti all'impiego in relazione al principio della divisione del lavoro, essendo di massima a ciascun mezzo, assegnato un compito ben definito sia tecnicamente sia tatticamente.

Fanno pertanto la prima apparizione sui campi di battaglia:

i carri armati di grosso tonnellaggio, destinati a costituire il nucleo principale e più potente della Grande Unità. In essi si cerca la massima attitudine a combattere con il cannone, una capacità difensiva proporzionata all'offesa sviluppata, una velocità abbastanza elevata ed una autonomia in munizioni ed in combustibile in relazione alle caratteristiche prescelte;

i *semoventi*, aventi funzioni pressochè analoghe a quelle dei carri ma dotati di maggiore velocità e capacità offensiva a detrimento di quella difensiva;

le *autoblindo*, dotate di notevole velocità ed autonomia su strade o terreno desertico ma di scarsa capacità offensiva e difensiva, con funzione eminentemente esplorativa;

le *camionette*, mezzi velocissimi, aventi scarsissima capacità offensiva e difensiva, dotati di grande autonomia, atti quindi ad effettuare celeri puntate nel dispositivo nemico.

I mezzi corazzati costituiscono in tal modo affusti semoventi in cui il cannone viene impiegato con prontezza in qualunque momento a grande distanza, svolgendo reiterate offese a brevissimi intervalli con aggiustamento di tiro fatto in base all'osservazione.

Nei riguardi del tiro assume pertanto grande importanza: il problema cinematico, per conoscere gli elementi del moto relativo del bersaglio; il problema balistico per applicare l'alzo ed il cursore esatti; il problema delle punterie a causa dell'instabilità della piattaforma.

Nel quadro della battaglia tali nuove grandi unità e relativi raggruppamenti esploranti operano con procedimenti d'azione caratteristici dell'attuale conflitto agendo con azioni rapide, discontinue nello spazio con alternative di puntate offensive e di ritorni alle basi. Il loro raggio d'azione è limitato dall'autonomia logistica ed i carri hanno libertà di movimento vincolata soltanto alla conformazione del terreno.

Il concetto d'azione del capo si sviluppa essenzialmente nell'istante in cui questi incontra il nemico ed il terreno d'azione può essere in certo modo organizzato con campi di mine che limitano la libertà di manovra dell'avversario.

Illustrate così le caratteristiche dell'attuale conflitto, messi in evidenza l'evoluzione e l'impiego dei mezzi corazzati nonchè le cause che determinarono l'origine dei raggruppamenti esploranti corazzati, esaminiamo la vasta opera compiuta dai celeri per l'intervento nella battaglia coi nuovi mezzi d'acciaio, caratterizzati da una nuova dottrina tattica in buona parte diversa da quella perseguita nel passato.

In Italia (come in Germania ed in Inghilterra) la preparazione e la costituzione dei raggruppamenti esploranti corazzati viene affidata all'Arma di cavalleria per cui, rilevati dal sacrario del Vittoriano, gli Stendardi dei reggimenti di cavalleria disciolti, con i loro numeri ed i loro nomi, i loro colori, i motti e gli emblemi, trasfondono nei nuovi Reggimenti Corazzati il loro patrimonio di sacre memorie.

Nè poteva avvenire diversamente in quanto le funzioni delle nuove unità, non più a cavallo ma corazzate, sono identiche. Nel campo strategico la esplorazione e l'inseguimento; nel campo tattico il combattimento e la carica. Le qualità specifiche dei capi della cavalleria Federiciana e Napoleonica sono ancora quelle necessarie ai comandanti delle moderne unità celeri corazzate. In testa agli stormi sia di cavalli sia di carri armati, occhio al terreno, rapida la comprensione nel momento dell'azione, pronta e audace la decisione; e incontro al nemico oggi come ieri, fino in fondo.

A fianco alle unità corazzate di cavalleria, come nella Divisione Celere, vengono chiamate ad agire alcune aliquote di bersaglieri, costituendo anch'esse raggruppamenti esploranti corazzati. Le tendenze attuali assunte dagli organici delle Grandi Unità Corazzate degli eserciti esteri fanno tuttavia ritenere che per l'avvenire, come già è avvenuto in Germania con i granatieri corazzati, il compito di truppe d'assalto delle divisioni corazzate verrà affidato ai bersaglieri, destinati in tal modo in particolari situazioni ad aprire il varco ai carri, a penetrare nel dispositivo avversario cadendo improvvisamente sopra le riserve e le colonne di rifornimento, a occupare mediante capisaldi, le linee raggiunte dai carri ed a costituire infine nella difensiva una riserva a disposizione del Comando che se ne varrà nei settori più minacciati.

Ogni tipo di carro costituisce un compromesso perchè quando si vuol dare rilievo ad uno speciale requisito si è forzati a rinunziare in parte ad altri.

Il problema relativo alla formazione di tali unità è di vastissima mole in quanto, sulla sola base delle esperienze tratte relativamente all'impiego delle unità carriste in genere, si trattava in brevissimo tempo, di reclutare, addestrare, mobilitare ed impiegare unità tipo di questa guerra dotate di mezzi modernissimi non ancora esperimentati alla prova del fuoco sia tecnicamente sia tatticamente.

Pertanto cavalieri e bersaglieri reduci da zone di operazione o non ancora mobilitati, affluiscono al nuovo centro di addestramento ove vengono nel frattempo impiantati:

aule didattiche di automobilismo e Per scuola marconisti;

campi ostacoli per scuola guida con i vari tipi di mezzi assegnati ai raggruppamenti esploranti corazzati;

officine per prontamente riparare i mezzi logorati nell' istruzione pratica;

campi di tiro per esercitazione a fuoco di unità autoblindo, carriste semoventi;

zone minate per l'addestramento alla guerra di arresto e per i cacciatori di carri.

E ciò allo scopo di formare nel più breve tempo, sia dal punto di vista tecnico sia da quello tattico:

il pilota di blinda; il pilota di carro; il pilota di semovente; il motociclista; il marconista delle diverse stazioni radio in dotazione ai R. E. Co; il conducente di motori a ciclo otto e Diesel; l'artificiere; il servente del pezzo; il navigatore del deserto; nonchè i comandanti dal grado di subalterno a quello di Colonnello, delle unità da approntare. Vengono così effettuati contemporaneamente e successivamente:

corsi per allievi ufficiali dei vari gradi in s. p. e. e di complemento; corsi per allievi sottufficiali; corsi per allievi piloti; corsi per allievi marconisti; corsi per allievi meccanici; corsi per allievi armaioli; corsi per allievi zappatori.

Per poi costituire, addestrare, approntare e mettere successivamente a disposizione dello S. M. R. E. per l'impiego:

reparti autoblindo; reparti semoventi; reparti carri; reparti zappatori; reparti motociclisti; reparti contraerei e (relativi complementi).

L'addestramento e la preparazione del personale e dei quadri sopracitati offre all'inizio notevolissime difficoltà a mano a mano appianate:

per la ovvia deficienza di istruttori profondamente conoscitori dei nuovi mezzi escogitati dalla meccanica non ancora esperimentati alla prova del fuoco sia nel campo tecnico che tattico;

per la molteplicità di specialisti da formare traendoli da personale di cavalleria non reclutato a questo scopo;

per la brevità dei corsi stessi a causa dell'urgente bisogno di convogliare al più presto dette unità sui vari teatri di guerra.

Tali difficoltà sono d'altra parte ampiamente valutate e conosciute dallo stesso nemico che nel giustificare la sconfitta subita dall'VIII Armata nel luglio scorso, ne attribuisce la causa in buona parte alla affrettata ed incompleta preparazione degli equipaggi delle unità corazzate.

Onore al merito degli organizzatori, dei comandanti e dei gregari di dette unità. In meno di due anni vengono istruiti migliaia e migliaia di piloti marconisti e specialisti vari la cui cifra totale oggi impossibile a precisarsi per motivi di risarvatezza, costituirà un giorno nella storia d'Italia gloria e vanto per il contributo apportato nell'attuale conflitto dai centri addestramento dell'arma di cavalleria e bersaglieri.

Mi sia tuttavia concesso di rendere omaggio al nome dei gloriosi Centauri di acciaio, eroicamente caduti sul campo, citando i fatti d'arme dei primi reparti impiegati i cui colpi inflitti al nemico sono ad esso ben noti.

... in tale duello il cannone cresce man mano di dimensione, di capacità e di qualità balistiche, la corazza migliora le sue qualità di resistenza.

III Gruppo « Nizza Cavalleria ».

Sbarcato ai primi di aprile del '42 in A. S., dopo breve sosta nei dintorni di Misurata, inizia una lunga serie di marcie a grandi tappe per raggiungere la Divisione Corazzata « Ariete » di cui si costituisce R. E. Co.

I Dragoni di Nizza, i primi cavalieri corazzati, sono presto a fianco dei magnifici soldati della Divisione « Fantasma ». Iniziano subito i primi passi nel deserto non più inquadrati, ma per plotone e per coppie di

Il compito di truppe di assalto delle divisioni corazzate affidato ai bersaglieri, come in Germania ai granatieri corazzati.

blindo si affacciano al di là dei capisaldi amici, procedono fiduciosi nella terra di nessuno e prendono contatto con i reparti autoblindo di cavalleria avversaria.

Battesimo del fuoco, percorsi lunghi, rapide azioni contro pattuglie avversarie conferiscono ben presto ai dragoni esperienza e pratica d:l combattimento, sicurezza del deserto.

Il 26 maggio il Gruppo precede il XX Corpo d'Armata Co. e inizia quella fatidica marcia che attraverso gloriosi sacrifizi, aspri combattimenti, dure privazioni si conclude dopo 700 km. sul suolo Egiziano nel settore fra El Alamein e la depressione di El Qattara.

Le tappe lunghe, faticose, vittoriose, sono: sud di Bir Hachein, Bir Harmat, Gotel Aslagh, Bir El Gobi, El Haden-Tobruk, confine Libico-egiziano (sud di Sidi Omar), Piccadilly (sud di Marsa Matruch), El Alamein.

I combattimenti più violenti: alba del 27, sud di Bir Hachein; 28-29, Bir Harmat; 2, 5, 7;9, 10, Bir Aslagh-Bir El Gobi-Tobruch-Sidi Omar-El Alamein-Siva, protezione del ripiegamento sino in Tunisia, e strenua lotta in questa zona.

VIII Battaglione bersaglieri corazzato.

Si ricostituisce all'inizio dell'attuale conflitto con reparti autoblindo per rinnovellare con i nuovi mezzi le glorie del vecchio VIII Battaglione Ciclisti distintosi nella Grande Guerra '15-18, a Sagrado in operazioni con i lancieri di Mantova, nell'occupazione della cima del monte S. Michele, ove per il suo valoroso contegno e per l'olocausto di numerose vittime fra cui l'eroe dalmata Francesco Rismondo ricevette la medaglia di bronzo sul campo.

Sbarcato nell'aprile 42 in Africa Settentrionale, raggiunge dopo breve tempo la valorosa Divisione «Trieste» di cui si costituisce R. E. Co. unitamente a reparti carri e di artiglieria. Viene immediatamente impiegato in esplorazione al di là dei capisaldi avversari, in puntate offensive, nel collegamento tattico fra grandi unità intervallate, nella sorveglianza diurna e notturna dei varchi dello schieramento.

La sua opera si dimostra particolarmente redditizia durante i combattimenti per la conquista di Tobruch, Bardia, e Marsa Matruch.

Nel combattimento di Bir Achein, nel quale cade alla testa delle sue truppe il Comandante del battaglione Maggiore Silvano De Bernardis mentre in mezzo alle sue macchine con cuore pulsante di bersagliere incita i suoi uomini all'attacco, vengono distrutti: tre carri armati pesanti avversari, 60-70 automezzi, fatti prigionieri 174 uomini di truppa.

Perdite del battaglione: 5 ufficiali, 5 sottufficiali, 20 uomini di truppa.

Un'aliquota del battaglione stesso, inquadrato con altra aliquota del III Gruppo «Nizza Cavalleria» si costituisce nel settembre u. s. Raggruppamento Esplorante ed agisce con forze similari germaniche alle dirette dipendenze del Maresciallo Rommel, ricevendo ambìto elogio per il valoroso contributo dato nell'espletamento dei còmpiti ricevuti.

III Gruppo corazzato «Lancieri di Novara».

Mentre i compagni a cavallo si ricoprono di gloria nella steppa russa, i lancieri del III Gruppo corazzato emulano con i cavalli d'acciaio le gesta di Montebello, di Custoza e di Pozzuolo del Friuli sul suolo africano, ove sbarcati durante l'infuriare della grande battaglia del giugno scorso vengono prontamente lanciati nella mischia all'inseguimento dell'avversario percorrendo in meno di un mese oltre 2000 chilometri su strada, pista e deserto.

Il Gruppo raggiunge in linea la Divisione corazzata «Littorio» il 15 giugno 1942 ricevendo còmpiti esplorativi sul fronte della Divisione stessa in marcia.

Partecipano ai combattimenti:

del 26 e 29 giugno a sud-est di Fuka, il 2° squadrone contro mezzi blindati e camionette nemiche, durante i quali vengono catturati 2 ufficiali superiori, diversi ufficiali inferiori e numerosi uomini di truppa e messi fuori combattimento 4 automezzi e 5 camionette;

del 3 luglio a El Alamein ove il 3° squadrone inviato a difendere un'ala minacciata germanica, contrattacca vigorosamente l'avversario costringendolo a diminuire la pressione;

del 9 luglio, Hisiget Burata, in cui il 1° squadrone, con còmpito di esplorazione e sicurezza sul fronte della Divisione, perde durante uno scontro con carri armati e camionette nemiche il suo comandante capitano Ferruccio Dardi mentre fuori dalla torretta in testa a tutti incita i suoi equipaggi all'attacco.

III Gruppo corazzato «Monferrato».

Ansiosi di aumentare le glorie dello Stendardo del loro Reggimento, operanti in altro scacchiere di operazione, i cavalleggeri del III Gruppo corazzato «Monferrato», vengono destinati nell'agosto '42 ad operare in A. S.

Assegnato alla Divisione corazzata «Giovani Fascisti» il Gruppo si distingue subito nei vari còmpiti che dal Comando di detta Grande Unità di volta in volta gli vengono assegnati.

Successivamente:

il 14 settembre, con celerissima marcia, accorre a Tobruch, ove partecipa alle operazioni per ributtare in mare le forze nemiche che avevano tentato di sbarcare;

il 18 settembre effettua azione esplorante sul fronte di una colonna corazzata avente il compito di sbloccare le forze accerchiate a Gialo e riceve encomi e ricompense sul campo da parte delle autorità superiori;

dal 7 al 24 novembre, il 2° squadrone partecipa a diversi combattimenti di retroguardia dalla zona di Bardia a quella di Agheila;

il giorno 22 novembre il 1° squadrone si distingue ad Agedabia ove con opportuna manovra sostiene e contiene l'attacco di forze corazzate avversarie;

il 14 dicembre, il Gruppo riunitosi, partecipa per tutta la giornata con cómpito esplorativo e di osservazione del tiro di artiglieria alle dipendenze del Gruppo di combattimento della Divisione « Ariete »;

alla sera è incaricato della protezione del ripiegamento del raggruppamento stesso. La valida opera prestata dal Gruppo in tale giornata viene sanzionata dal seguente ordine del giorno:

« Cavalieri del Monferrato!

In tante giornate operative avete dimostrato una volontà senza limiti; ai ripetuti contrattacchi del nemico avete agito col vecchio spirito e l'ardore della Cavalleria Italiana.

Audaci, decisi, pronti al sacrificio.

Come nella vecchia storia di battaglia, voi cavalieri catafratti, nella giornata del 14 segnaste l'alba e il tramonto della battaglia.

L'alba, cercando contatto col nemico, disperdendo i suoi primi elementi avanzati, dando precise informazioni azione durante, coprendo a largo raggio i fianchi scoperti, al tramonto assieme ai carri avete caricato il nemico forte di 120 carri e blindo per svincolare le fanterie e a notte alta coprendo il movimento sulle posizioni prestabilite.

Bravi!

F.to: Il Generale Comandante
G. Cantalupi ».

Reggimento Cavalleggeri «Lodi».

Disciolotsi nel 1920 per effetto della riduzione dell'Arma, viene ricostituito durante l'attuale conflitto con i nuovi mezzi corazzati per rinnovellare in terra d'Africa le glorie di Bu Meliana, Montrus, dello Chemin de Dames e della Macedonia serba.

Aviotrasportato, giunge nel novembre scorso a Tripoli e prende parte alle operazioni per l'occupazione della Tunisia effettuando numerose occupazioni preventive di posizioni importanti, sia strategicamente, sia tatticamente e contrattacca l'avversario che cerca di impedire l'unione delle forze dell'Asse sbarcate in Tunisia con quelle in ripiegamento dalla Cirenaica.

Durante tali azioni cadono valorosamente alla testa dei rispettivi reparti il capitano Giusti del Giardino ed il sottotenente Fontana.

In particolare:

ai primi del gennaio u. s., in previsione dell'operazione in grande stile che doveva portare all'occupazione di Gafsa, Squadroni di Lodi, in cooperazione con un Gruppo celere germanico e con l'arma aerea, svolgono intensa azione esplorante in direzione di tale obiettivo allo scopo di saggiare lo schieramento avversario e infliggono al nemico numerose perdite fra cui 10 carri armati pesanti del tipo « General Grant » e 7 velivoli da bombardamento:

il 20 gennaio, un gruppo celere, riesce ad agganciare ed a mettere fuori combattimento un reparto di Meharisti francesi dissidenti;

il 27 gennaio il reggimento viene incaricato di agire nell'ambito di una Grande Unità corazzata germanica, con la quale partecipa alla conquista di importantissime posizioni.

IV Gruppo corazzato « Nizza » e reparti autoblindo autonomi operanti nei Balcani.

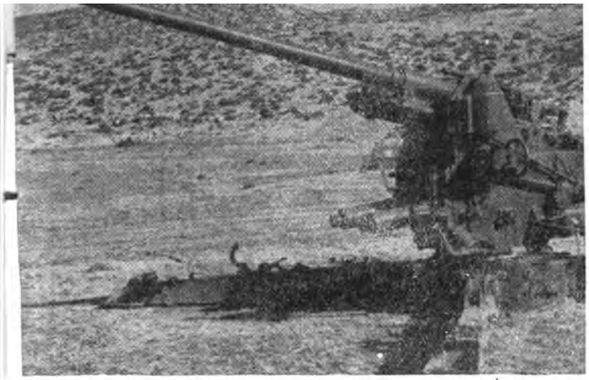
Impiegati nella lotta contro i ribelli danno subito un ottimo rendimento nelle azioni di perlustrazione e rallestramento, tanto da ricevere numerosi elogi da parte dei comandi superiori.

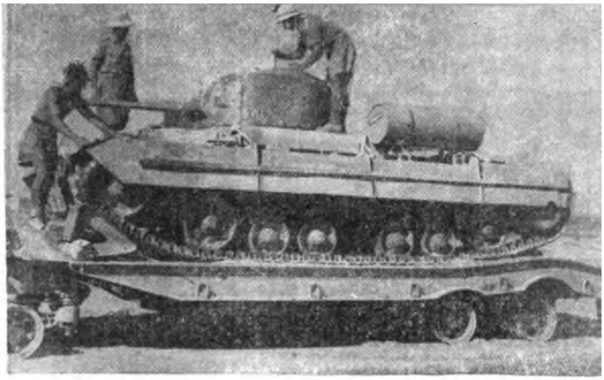
XLII Battaglione bersaglieri corazzato.

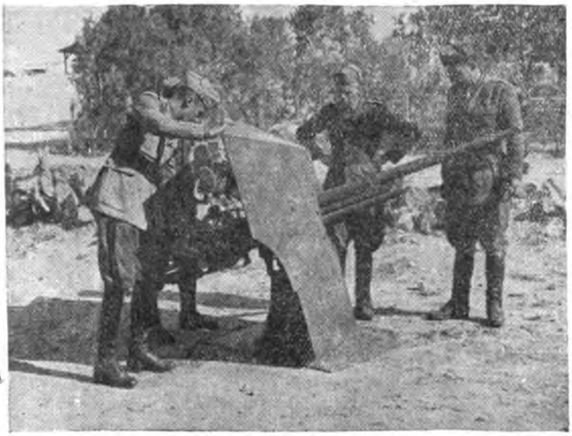
Già distintosi nella Guerra '15-18 nelle trincee del Vodil, alle forcelle di Monte Rest e di Monte Solpareid, viene ricostituito all'inizio dell'attuale conflitto con mezzi corazzati e destinato ad operare al Fronte Russo.

Partecipa ai combattimenti nell'ansa del Don ed i suoi reparti si sacrificano in valorosi scontri nel settore del Raggruppamento Celere ed in cooperazione con i battaglioni alpini della valorosa Divisione Alpina « Tridentina ».

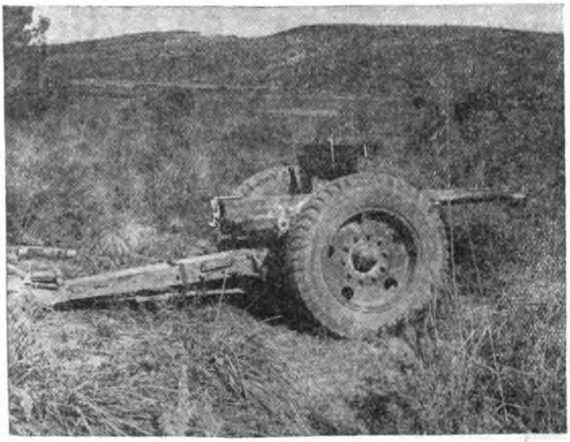
Le sorti della Cavalleria e dei Bersaglieri ampiamente discusse in tutti gli eserciti sin dall'inizio di questa guerra, dopo due anni circa di dura lotta, di aspre battaglie e di incessanti combattimenti sono ormai state ben definite attraverso le operazioni sinora svolte che hanno messo in chiara evidenza la necessità di ampliare gli organici di queste truppe assegnando loro i nuovi mezzi che devono metterle in grado di assolvere gli stessi cómpiti precedentemente perseguiti nell'ambito delle nuove Grandi Unità Motocorazzate. E i vecchi Celeri — cavalieri e bersaglieri — con tanti brillanti risultati e generosi sacrifici hanno dimostrato di ben meritare la fiducia delle Superiori Autorità che con le necessarie trasformazioni li hanno indirizzati verso nuove mète e nuove glorie.

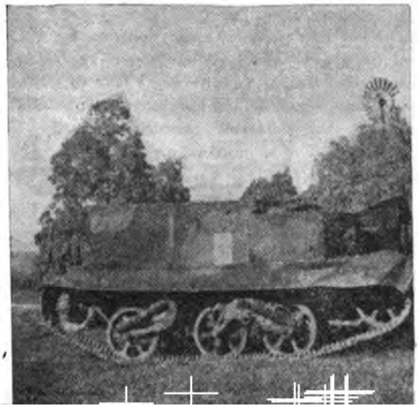


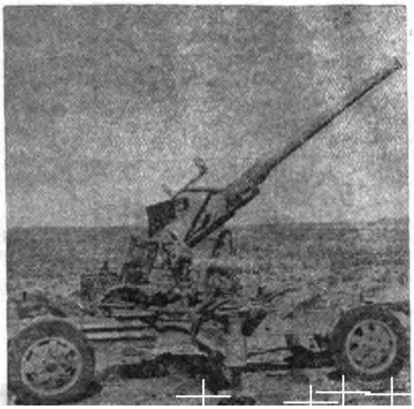




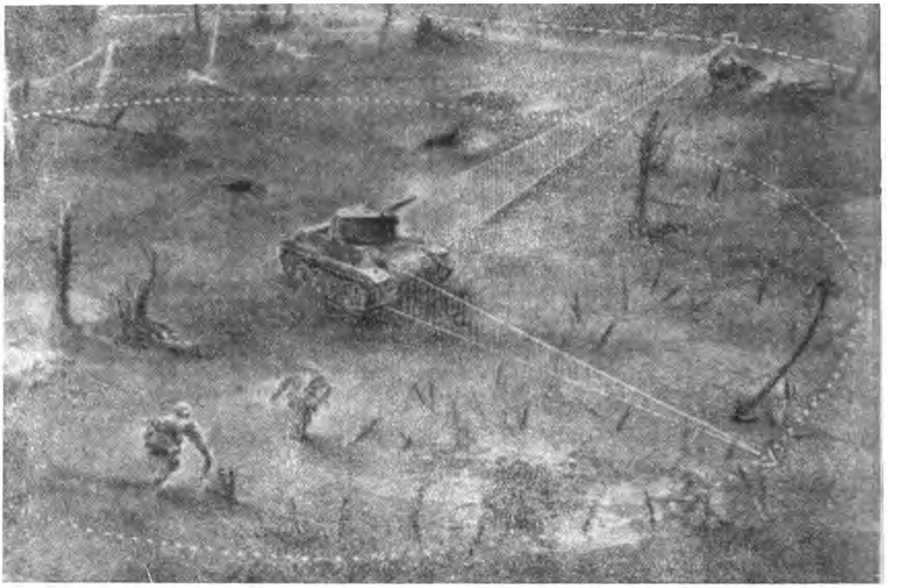
Tipi di carri e di pezzi d'artiglieria inglesi e americani







Cacciatori di carro



Se l'azione principale contro l'attacco dei mezzi corazzati è svolta dalle armi controcarro vi è pure un'azione ausiliaria, la cui importanza va continuamente crescendo, affidata ai « cacciatori di carro ».

I « cacciatori » possono essere impegnati ad agire contro i carri superstiti prima che giungano sulla linea di difesa e dopo che abbiano sorpassato la linea prendendola di ridosso. In tal modo i « cacciatori » completano e integrano l'azione della difesa controcarro già organizzata.

In un recente articolo sull'impiego tattico dei guastatori il nostro collaboratore generale Domenico Barbato accennava allo speciale addestramento controcarro impartito loro in Italia, e faceva riferimento ad altro suo scritto su questo particolare argomento.

Rilevava egli che i cacciatori possono svolgere azione autonoma:

a) contro piccole colonne di carri, che si lanciano allo sfruttamento del successo dopo che la massa corazzata ha realizzato lo sfondamento della linea difensiva;

b) contro azioni di sorpresa delle formazioni mobili di reparti corazzati di assalto, cui innanzi abbiamo accennato;

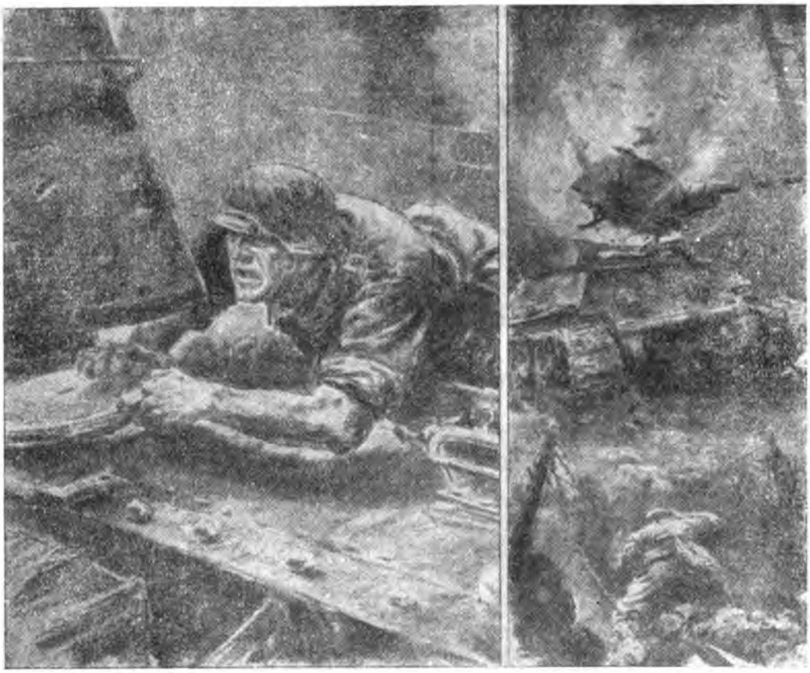
c) nell'attacco a parcheggi di carri, con le caratteristiche di un colpo di mano e con la necessità di affrontare gli elementi addetti alla vigilanza e protezione dei mezzi corazzati.

Sebbene sia opportunamente da ritenersi che il còmpito eminente dei « cacciatori di carro » sia quello di completare l'azione delle armi c. c., non è da ritenersi meno importante ed efficace l'azione che essi svolgono contro l' offesa dei reparti d'assalto corazzati, in quanto permette — rispondendo alle esigenze tattiche della guerra in corso — a qualunque reparto di fanteria di potere affrontare la lotta controcarro, anche senza avere possibilità — sia per la sorpresa sia per altre ragioni di dotazioni organiche — di disporre di mezzi di fuoco e di organizzazione di ostacoli specifici per l'arresto di carri.

L'addestramento dei « cacciatori » tende soprattutto ad integrare lo spirito ardito ed aggressivo che deve animare questi fanti — la cui azione è fatta di audacia — con una conoscenza tecnica sia del carro, per colpirlo nel punto vulnerabile, sia dei mezzi a disposizione, per usarli nella maniera più adatta ed

Contro carri in marcia agiscono anche speciali bombe a disco che sono gettate da cacciatori esperti nel lancio del disco fra il carro e la torretta

La fase culminante dell'assalto al carro: l'inserimento della bomba sotto la torretta che dopo un istante è divelta dall'esplosione.



efficace, sia delle risorse occasionali (terreno, ostacoli improvvisati, mezzi occasionali di danneggiamento del carro).

Soprattutto il «cacciatore di carri» deve avere pronta iniziativa e decisa l'azione, per sfruttare al massimo l'elemento sorpresa e gli appigli impensati, imponderabili che può offrire la situazione creatasi improvvisa. Sono queste doti che rispondono ed in un certo senso derivano dalla particolare forma di lotta cui il «cacciatore» è chiamato, che si concreta nell'azione normale di *agguato*.

I due tempi salienti in cui si svolge l'azione sono l'arresto del carro e l'assalto al carro.

Il «cacciatore» in un certo senso umanizza l'avversario: può considerare il carro come un gigante, partorito dalla meccanica bellica, avvolto in una corazza, che per occhi ha degli strani periscopi, per gambe dei cingoli stridenti, che vomita fuoco e nelle cui delicate arterie scorre un liquido vulnerabilissimo: la benzina.

Il «cacciatore di carro» sa che allorchè il mastodonte corazzato è fermo, la sua sorte è segnata; sa che la vita di questo combattente meccanico è legata a punti sensibilissimi, che una volta colpiti, lo pongono fuori della lotta; sa che giunto a tu per tu con la sua dura scorza di acciaio, saltato sopra il terribile semovente, può dargli colpi feroci per accecarlo, per disarmarlo, per farne divampare la linfa motrice, per costringere l'altro uomo, che anima il mezzo, alla resa. Questi gli elementi caratteristici della nuova forma tecnica di lotta.

In essa debbono trovare, giusto equilibrio le doti spirituali di ardimento, di audacia, e le doti intellettive di pronta iniziativa, di intuito, di adattamento alle particolari contingenze, con la preparazione tecnica-addestrativa, con la conoscenza perfetta dei mezzi con cui combattere il carro e con la conoscenza dell'avversario stesso, del carro, per saperlo colpire, nei punti meno difesi.

In Africa Settentrionale, e soprattutto sul fronte orientale, i cacciatori di carro italiani hanno dimostrato la loro preparazione tecnica ed il loro ardimento, al fianco dei camerati germanici.

Praticamente la caccia contro il carro è effettuata sfruttando l'«angolo morto» e il «circolo morto».

Su questi elementi si basa la tecnica di impiego tedesca dei cacciatori, come

I punti deboli del carro armato.

appare nei disegni qui riportati dalla *Berliner Illustrierte Zeitung*.

Il carro armato che avanza allo scoperto, ha scarse possibilità visive. I cacciatori di carri lo lasciano perciò avvicinare e si portano poi nell'*angolo indifeso* delle sue scarse armi difensive.

Orizzontalmente, mitragliatrici e cannoni battono, grazie alla torretta girevole e alla possibilità del carro di girar su se stesso, un orizzonte di 360°. Ma *verticalmente* la brandeggiabilità delle due armi è molto limitata e da tale insufficienza deriva tutt'intorno al carro un angolo indifeso » (a) e quindi un « circolo morto » (b) che non può essere battuto in nessun modo. Nell'istante in cui il cacciatore di carri è penetrato in tale circolo morto il carro non ha più nessuna possibilità di proteggersi da lui.

Colpire il carro armato in uno dei suoi numerosi punti vulnerabili vuol dire distruggerlo o renderlo inefficiente.

Facilmente colpibile dalle bombe aeree è la corazzatura superiore (A) relativamente sottile, così come è molto sensibile alle mine la parte ventrale (B).

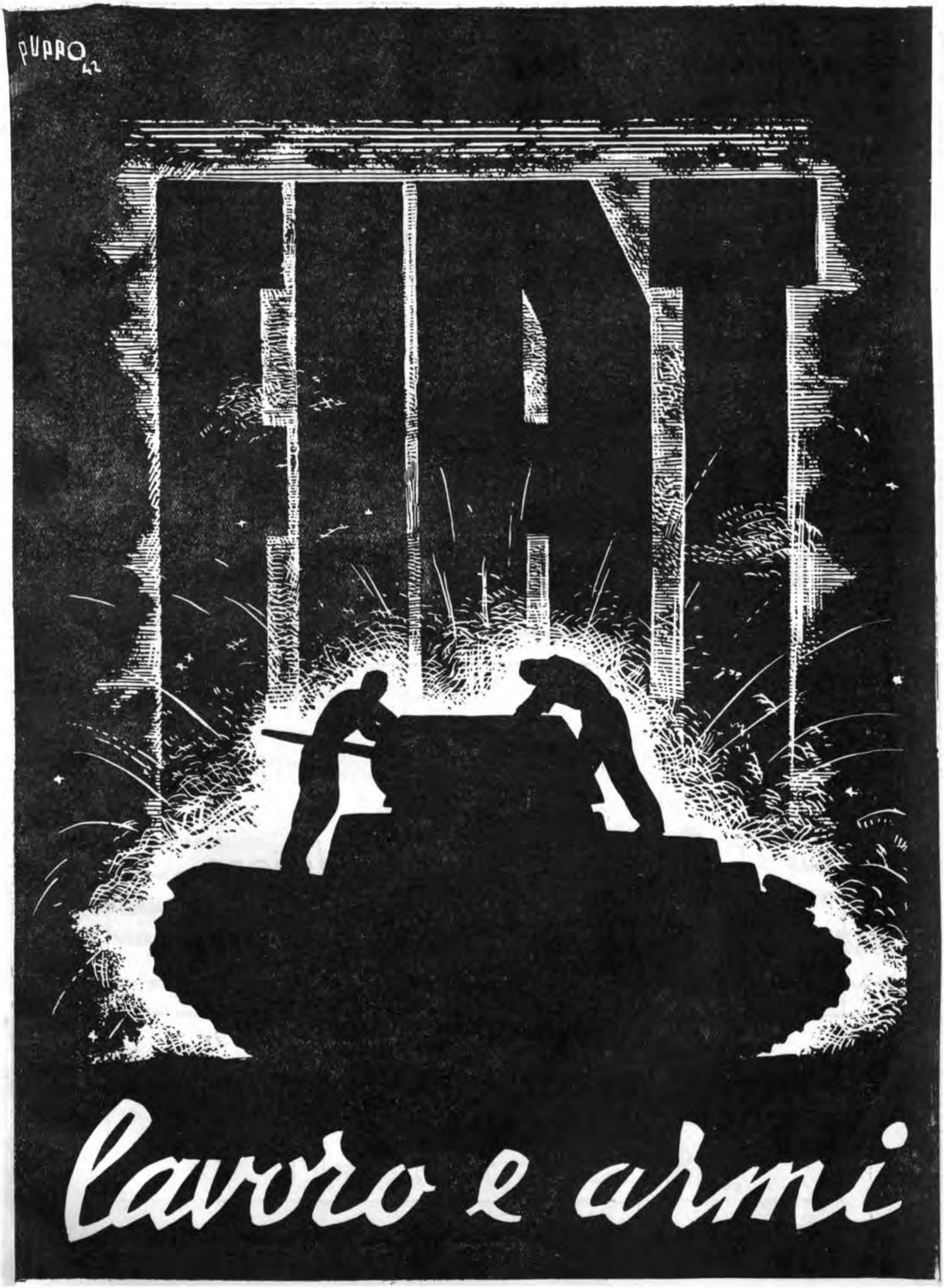
Altri talloni d'Achille del carro sono: il propulsore del carro (C), i cingoli (D), i finestrini (E–F), il punto di congiunzione carro-torretta (G) come pure il motore scarsamente protetto.

Sopra: *Il cacciatore in agguato attende il passaggio del carro e al momento buono dispone la mina sotto a un cingolo.* — Sotto: *Come si toglie un dente al colosso. Con una stanga di ferro, il cacciatore spezza la canna girevole della mitragliatrice.*

L'inserimento d'una carica esplosiva nella bocca del pezzo ed i suoi effetti.

REDATTORE CAPO RESPONSABILE: Generale di brigata GIUSEPPE BIONDI

(6104463) ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - G. C. 1943 A. XXI


PUPPO 42
FIAT
lavoro e armi

Marelli

MACCHINE RADIOELETTRICHE

PER AVIAZIONE E PER RADIO-CAMPALI

Generatori con comando a mano ed a pedale - Generatori per cariche di batterie e servizi multipli di bordo - Convertitrici e survoltrici con circuiti multipli - Motogeneratori multipli speciali per stazioni fisse e portatili - Motorini per radiogoniometri, per telecomandi ed altre applicazioni

ERCOLE MARELLI & C. Soc. per Azioni
M I L A N O

Un utilissimo Manualetto:

Come si esegue lo schizz[o]

panoramico speditiv[o]

del ten. col. **Curzio Romano**

LIRE 3,50

Ordinazioni a " NAZIONE MILITARE ,,
MINISTERO DELLA GUERRA - VIA NAPOLI, 39
Conto corrente postale N. 1-12030

È in corso la spedizione dei fascicoli arretrati di " NAZIONE MILITARE ,, a tutti i nuovi abbonati

SOCIETÀ ANONIMA
LAVORAZIONE ZINCO

CAPIT. SOCIALE L. 3.000.000
INTERAMENTE VERSATO
STABILIMENTI IN
PEGLI E VARENNA
SEDE LEGALE E AMMINISTR. IN
GENOVA
Via Roma, 11-3

FRATELLI MORTEO

Laminatoi per la produzione di lamiere nere, ricotte e lucide da 3/10 di millimetro a 5 millimetri. - Fabbricazione di lamiere zincate, ondulate e curvate, zincatura di fusti ed altri oggetti. - Fabbricazione di tubi, canali lisci e sagomati, converse, gomiti e secchi. - Fusti e serbatoi in lamiera nera e zincata

RAION FIOCCO

ITALVISCOSA
MILANO
CORSO VITT. EMANUELE 37-39

I tessili artificiali che il gruppo Italviscosa produce per il fabbisogno tessile della Nazione in armi; i tessili che ogni italiano deve apprezzare per le loro doti qualitative e per il contributo che essi danno, nel settore economico, al raggiungimento della sempre più sicura vittoria finale.

PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA:

RAMITAL (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **CUPRAMINA** (anticrittogamo contro la peronospora della vite) - **GRANOVIT** (anticrittogamo per la disinfezione del grano da semina) - **ARSENIATO DI PIOMBO COLLOIDALE** (per la difesa delle piante coltivate dagli insetti roditori) - **ARSICIDA RUMIANCA** (prodotto arsenicale contro la cassida ed il cleonus della barbabietola da zucchero, le tignole dell'olivo e dell'uva, ecc.) - **VERTOX AGRICOLO** (per la preparazione di esche avvelenate) - **CUSCUTOX RUMIANCA** (contro la cuscuta delle leguminose).

CALCE AGRICOLA RUMIANCA

Il conto corrente postale
di "NAZIONE MILITARE"
porta il numero 1-12030

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

Fondato nel 1539 - Capitale e Riserva L. 1.636.000.000

•

SEDI E SUCCURSALI NELLE PRINCIPALI CITTÀ DEL REGNO
PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE IN TUTTI I CENTRI DELL'ITALIA MERIDIONALE

•

FILIALI IN

DALMAZIA: Zara – Spalato – Cattaro
MONTENEGRO: Cettigne – Antivari – Podgorica
ALBANIA: Tirana – Argirocastro – Berat – Borgo Ciano Corcia – Delvino – Diara – Durazzo – Elbasan – Fieri Porto Edda – Peja – Prishtina – Prizren – Pogradec Scutari – Struga – Valona
ISOLE IONIE: Corfù

Ufficio di Rappresentanza per la Germania a Berlino

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

BOMBRINI-PARODI-DELFINO

SOCIETÀ ANONIMA

ROMA: Corso Umberto I, 267 – Tel. 61446

MUNIZIONI
ESPLOSIVI
PRODOTTI CHIMICI
PER INDUSTRIA
E AGRICOLTURA

Agente esclusiva di vendita:

S. A. LA COMMERCIALE B. P. D.

ROMA: Corso Umberto I, 262 – Tel. 681731

UNIONE MILITARE

ENTE FRA GLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE D'ITALIA

(MOBILITATO PER IL SERVIZIO DEL LAVORO)

AMMINISTRAZIONE CENTRALE

ROMA

Filiali con sede in **ITALIA** Bari - Bologna - Bolzano - Cagliari - Firenze - Fiume - Genova - La Spezia - Livorno - Lubiana - Milano - Messina - Modena - Napoli - Palermo - Pola - Roma - Sassari - Taranto - Torino - Trieste - Udine - Verona — **LIBIA** Bengasi - Derna - Tripoli — **EGEO** Rodi — **ALBANIA** Tirana - Coritza — **GRECIA** Atene - Janina — **CROAZIA** Ragusa — **DALMAZIA** Spalato — **MONTENEGRO** Pogdorica — **RUSSIA** Agenzia presso l'ARMIR

LA PIÙ GRANDE ORGANIZZAZIONE A CARATTERE MILITARE PER LA VESTIZIONE E L'EQUIPAGGIAMENTO DEGLI UFFICIALI DELLE FF. AA. ITALIANE

Servizi di vendita volanti:

presso i Presidî circostanti alle Sedi delle Filiali
in Zona di operazione al seguito delle Grandi Unità

PER TUTTA LA DURATA DELLA GUERRA L'«UNIONE MILITARE» DEDICA LA SUA ATTIVITÀ ESCLUSIVAMENTE AGLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE IN SERVIZIO

SOCIETÀ PER AZIONI

ODERO - TERNI - ORLANDO

PER LA COSTRUZIONE DI NAVI, MACCHINE ED ARTIGLIERIE

Navi da guerra, sommergibili e navi mercantili di qualsiasi tipo e dimensione - Apparati motori completi a vapore - Motori a combustione interna - Caldaie - Macchinari ausiliari - Compressori - Ventilatori - Impianti frigoriferi - Artiglierie e munizioni di ogni calibro - Riclassifica, trasformazione e riparazioni complete di navi

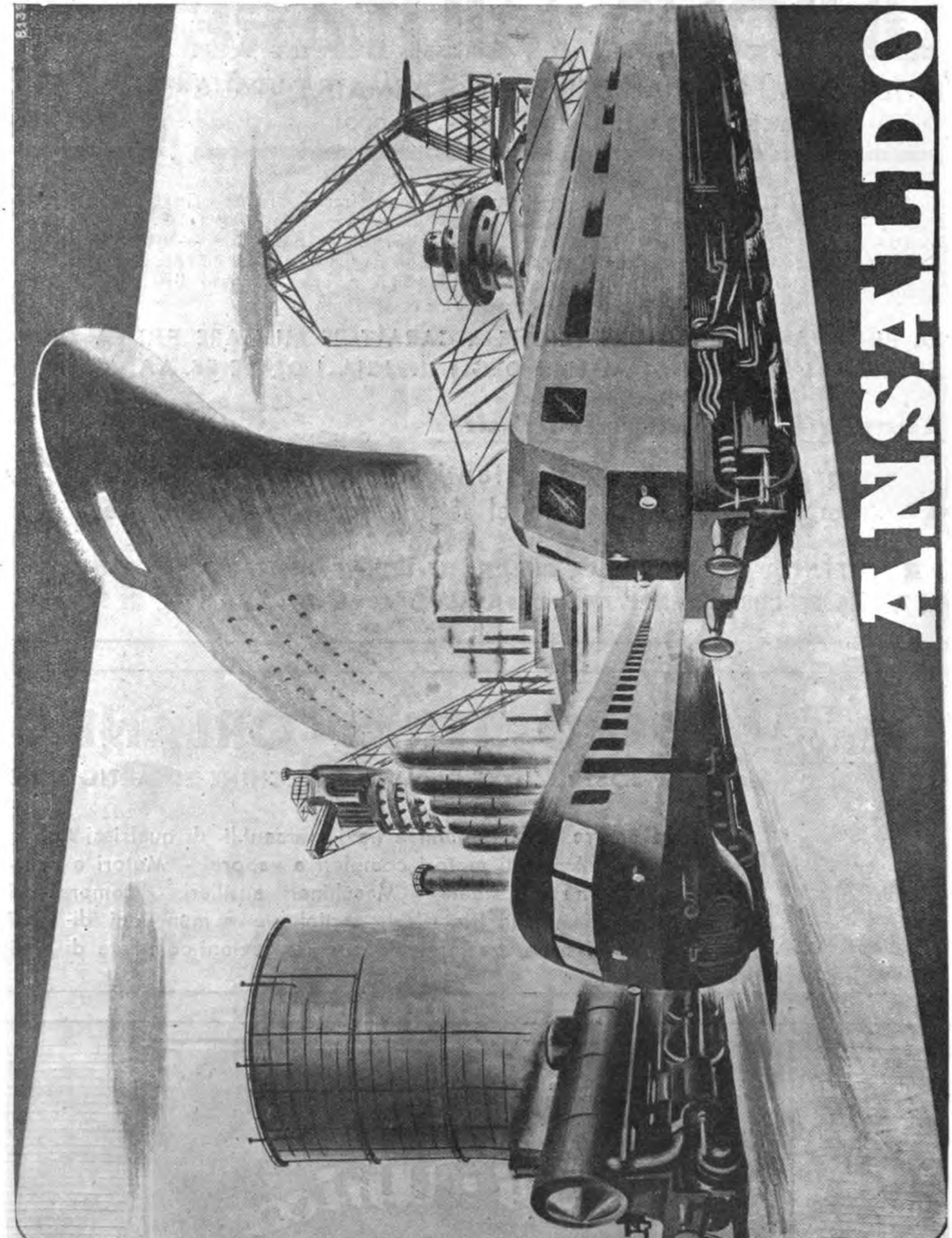
SEDE E DIREZIONE GENERALE

GENOVA

PRODOTTI DOLCIARI

Venchi • Unica

— TORINO —


ANSALDO

"NAZIONE MILITARE"

DIREZIONE: Via Napoli, 41 - ROMA

AMMINISTRAZIONE: Via Napoli, 39 - ROMA

Ogni fascicolo mensile è in vendita al prezzo di L. 5 in Italia e Colonie e L. 12 all'Estero

ABBONAMENTI PER IL 1943

Singoli per la sola Rivista . . . . L. **36**

con abbinate le pubblicazioni **"I confini terrestri" ed "I confini marittimi"** di GIACOMO ZANUSSI (235 pagine di testo con 140 illustrazioni e due carte fuori testo, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **40**

con abbinate le due pubblicazioni di cui sopra ed il volume **"Le Frecce Nere"**, del Generale SANDRO PIAZZONI (235 pagine di testo riccamente illustrate, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **43**

Comandi ed Enti vari . . . . » **45**

Estero . . . . » **72**

Abbonamenti cumulativi con:

	ITALIA E COLONIE		ESTERO
	Singoli	Enti vari	
Rivista Aeronautica. L	56 —	65 —	202 —
Rivista di Cavalleria . . . . »	62 —	71 —	122 —
L'Italia d'Oltremare (Rivista quindicinale illustrata) »	80 —	109 —	—
L'Universo . . . . »	64 —	79 —	142 —
Rivista Marittima. . . . . »	71,50	80,50	259,50
Rivista di Cultura Marinara . . . . »	50,20	59,20	109,50
Rassegna di Cultura Militare e Rivista di Fanteria. »	67 —	98 —	—
Le Forze Armate . . . . »	67 —	98 —	—
La Rassegna Italiana . . . . »	84 —	93 —	142 —
Echi e Commenti . . . . »	118 —	127 —	—
Il Giornale d'Italia . . . . »	99,90	108 —	—
Il Piccolo . . . . »	99,90	108 —	—
La Voce d'Italia . . . . »	43,20	51,30	—
Il Giornale d'Italia e La Voce d'Italia . . . . »	108,90	117 —	—
Il Valore Guerriero . . . . »	39 —	48 —	—
L'Italia Combattente . . . . »	46 —	55 —	—
Rivista di Commissariato . . . . »	64 —	73 —	172 —
Rivista Artiglieria e Genio . . . . »	84 —	118 —	222 —

AVVERTENZE. — Gli abbonamenti si intendono soltanto per un intero anno solare. - Per modificazioni di indirizzo indicare il numero della fascetta ed inviare UNA LIRA. - Per coloro che si abbonano dopo il 15 febbraio, i fascicoli vengono inviati salvo esaurimento e con pagamento di L. 0,70 ciascuno, a titolo rimborso spese postali.
Il versamento deve effettuarsi a mezzo vaglia postale o col conto corrente n. 1/12030 intestato: Amministrazione Rivista "NAZIONE MILITARE", Via Napoli, 39 - ROMA

Saranno perseguiti a termine di legge, e denunziati per le sanzioni disciplinari al Sindacato dei giornalisti, coloro che riproducessero per le stampe, in tutto o in parte, i nostri articoli, senza citare la Rivista.

NAZIONE MILITARE

PREZZO **L. 10**

NAZIONE MILITARE

DIRETTORE FRANCESCO S. GRAZIOLI GENERALE D'ARMATA

<u>Hanno collaborato:</u>

per *NAZIONE MILITARE*:

EMILIO CANEVARI
BRUNO CAPPUCCINI
GINO CIOTTI
ILIO JORI
ROCCO SILVESTRI

per *I CELERI*:

BRUNO BELLACHIOMA
ALVISE BRUNETTI

N° 6

ANNO XVIII
Giugno 1943-XXI

Esemplare fuori commercio per la distribuzione agli effetti di legge.

MINISTERO DELLA GUERRA

SOMMARIO

'Nazione Militare„

L'A. R. il Principe di Piemonte ai Fanti d'Italia . . . . Pag. 253
Eroi d'Italia . . . . » 254

PANORAMI DELLA GUERRA

Sui nostri fronti (I « Bollettini Ufficiali » dal n. 1046 al n. 1080) con note di ILIO JORI Pag. 255
La campagna di Russia — ** . . . . » 260

DOTTRINE ED ESPERIENZE BELLICHE

Operazioni di sbarco . . . . Pag. 263

LA PREPARAZIONE: Fatti e insegnamenti

Gli studi storici militari — EMILIO CANEVARI Pag. 268

SCIENZA, TECNICA E GUERRA

Movimento, strade, trasporti — BRUNO CAPPUCCINI . . . . Pag. 273
Il mascheramento errato e le sue conseguenze — ROCCO SILVESTRI . . . . » 283

IL CONCORSO A PREMI

Alpini — GINO CIOTTI . . . . Pag. 288

Taccuino del Comandante . . . . » 291

RUBRICHE

Rassegna delle Forze Armate:
Marina — ALFONSO GALLEANI . . . . Pag. 295
Aeronautica — CLEMENTE PREPOSITI . . . » 297
Milizia — ADALGISO RANIERI . . . . » 299
La cultura militare nelle scuole civili . . . . » 300
Scrittori e lettori . . . . » 301

"I Celeri„

Origini ed evoluzione del carro armato — ALVISE BRUNETTI . . . . Pag. 306
Autoblindo in azione — BRUNO BELLACHIOMA » 312

Prima pagina della copertina:

Mitragliere contraeree della R. Marina.

Copertina de « I Celeri »:

Bersaglieri in azione.

Quarta pagina della copertina:

Treno carico di armi e munizioni diretto al fronte russo.

NAZIONE MILITARE

Anno XVIII Giugno 1943-XXI N. 6

L'A. R. il Principe di Piemonte ai Fanti d'Italia

Fanti d'Italia!

Il giorno sacro alla rievocazione delle ultrasecolari gesta della nostra fanteria ci trova, in questo terzo anno di guerra, fortemente impegnati.

Le alterne vicende di una lotta che supera in estensione ed in durezza ogni limite immaginato, hanno in ogni teatro di operazione ancora maggiormente fatto rifulgere la vostra tenacia, il vostro valore.

Nuove armi, nuovi mezzi sono stati ricercati ed impiegati per aver ragione del nemico; **su tutti si è però affermata sempre decisiva l'azione del Fante.**

Dovete esserne orgogliosi, ma dovete in pari tempo essere persuasi che questo onore vi impone di dare, ancor più che nel passato, ogni vostra energia spirituale, fisica, intellettuale, per il migliore assolvimento dei vostri compiti, instancabilmente, senza incertezze.

Questo voi farete, in nome dei vostri compagni Caduti per la grandezza della Patria.

IL MARESCIALLO D'ITALIA
COMANDANTE SUPERIORE DELLA FANTERIA
UMBERTO DI SAVOIA

Roma, 24 maggio 1943-XXI.

EROI D'ITALIA
NELLE MOTIVAZIONI DELLE MEDAGLIE D'ORO

AMMIRAGLIO DI DIVIS. ANTONIO TOSCANO (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI UNA DIVISIONE DI INCROCIATORI LEGGERI, INCARICATO DI UNA MISSIONE DI GUERRA ECCEZIONALMENTE DELICATA E RISCHIOSA, ACCOGLIEVA CON PERFETTA SERENITA' IL COMPITO AFFIDATOGLI, E NE DIRIGEVA I PREPARATIVI CON ESTREMA CURA DI OGNI PARTICOLARE. CONSCIO CHE SOLO UNA FORTUNATA EVASIONE DA OGNI MEZZO DI SCOPERTA E DI OFFESA NEMICA POTEVA PERMETTERE ALLE SUE NAVI DI COMPIERE INCOLUMI LA LORO MISSIONE, PREPARAVA FORTEMENTE L'ANIMO SUO E QUELLO DEI SUOI ALLA SUPREMA OFFERTA ALLA PATRIA. SCONTRATOSI AD ALTA VELOCITA' CON UN GRUPPO DI UNITA' NEMICHE CHE DEFILAVA DI CONTROBORDO, REAGÌ CON TUTTI I MEZZI BELLICI ALL'AZIONE NEMICA FORTISSIMA E DI BREVE DURATA. FERITO GRAVEMENTE FRA I PRIMI, CONTINUAVA IMPERTERRITO A DIRIGERE IL COMBATTIMENTO, INFONDENDO RABBIOSA ENERGIA IN TUTTI I SUOI DIPENDENTI: ESEMPIO DI SALDE ED EROICHE VIRTÙ MILITARI. COLPITA DURAMENTE PIÙ VOLTE LA NAVE CHE BATTEVA LA SUA INSEGNA, RIMANEVA AL SUO POSTO DI COMANDO E DI COMBATTIMENTO E IN UNA SUPREMA DEDIZIONE ALLA PATRIA E ALLA MARINA, DECISO A CONDIVIDERE LA SORTE DELL'UNITÀ CHE S'INABISSAVA IN UN ALONE DI GLORIA, CON ESSA EROICAMENTE SCOMPARIVA, ADDITANDO ALLE SCHIERE DEI SUOI DIPENDENTI LA VIA DEL DOVERE E DEL SACRIFICIO.

COLONNELLO ERMENEGILDO FARFANETI (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE L'ARTIGLIERIA DI UNA DIVISIONE DI FANTERIA, CON PERIZIA E VALORE, PRODIGAVA OGNISUA ENERGIA PER CONTENERE, CON UN BENE ORGANIZZATO TIRO, L'URTO DI PREPONDERANTI FORZE CORAZZATE NEMICHE, RIUSCENDO A RENDERE INVIOLATE, IN DUE GIORNI DI ASPRA LOTTA, LE POSIZIONI DELLA PROPRIA GRANDE UNITÀ. SUCCESSIVAMENTE, ACCENTUATASI LA PRESSIONE PER L'INTERVENTO DI ALTRE FORMAZIONI CORAZZATE NEMICHE, CON ELEVATO SPIRITO DI ABNEGAZIONE E SUPREMO SPREZZO DEL PERICOLO, ANIMAVA ED INCITAVA I PROPRI UOMINI A STRENUA LOTTA, PER INFRANGERE L'URTO DELL'AVVERSARIO. DI FRONTE ALL'IRRUENZA DI PREPONDERANTI FORZE, IN UN SUPREMO DISPERATO SFORZO, VISTO CHE AD UN PEZZO LA MAGGIOR PARTE DEI SERVENTI ERANO CADUTI, SI PONEVA AL PEZZO STESSO SPARANDO GLI ULTIMI COLPI CONTRO ALCUNI MEZZI CORAZZATI PENETRATI NELLO SCHIERAMENTO. COLPITO DA RAFFICA DI MITRAGLIATRICE, SI ABBATTEVA SUL PEZZO, AFFERMANDO COL SUO FULGIDO EROISMO LE PIU GLORIOSE TRADIZIONI DELL'ARMA DI ARTIGLIERIA. — BUG-BUG BIR TISHDIDA (AFRICA SETTENTRIONALE), 9-11 DICEMBRE 1940-XIX.

CAPITANO PILOTA EUGENIO MICONI (ALLA MEMORIA).

CAPO EQUIPAGGIO DI VELIVOLO DA BOMBARDAMENTO, VERIFICATASI, DURANTE UN VOLO D'ADDESTRAMENTO AL TIRO NOTTURNO, UNA GRAVISSIMA AVARIA AD UN MOTORE CHE DETERMINAVA UN PRINCIPIO D'INCENDIO E RENDEVA PRECARIA LA STABILITÀ DEL VELIVOLO, DAVA ORDINE ALL'EQUIPAGGIO DI LANCIARSI COL PARACADUTE MENTRE, INCURANTE DELLA PROPRIA SALVEZZA E CON ALTA PERIZIA E SANGUE FREDDO, SI ADOPERAVA A MANTENERE DA SOLO IL GOVERNO DEL VELIVOLO. NON RIUSCENDO IL LANCIO DELL'INTERO EQUIPAGGIO PER AVVERSE CIRCOSTANZE DELLA DRAMMATICA VICENDA, DELIBERATAMENTE RINUNCIAVA A FAR USO DEL PARACADUTE NEL PROPOSITO DI CERCARE, NELL'INCERTISSIMA SORTE DI UN ATTERRAGGIO NOTTURNO DI FORTUNA, LA SALVEZZA DEL PERSONALE RIMASTO A BORDO. SOPRAFFATTO DA CONDIZIONI PROIBITIVE DI OSCURITÀ, DI VOLO, DI AMBIENTE, ARDEVANO CON LUI NEL ROGO LA PASSIONE CHE LO AVEVA PORTATO AD ALTE AFFERMAZIONI, L'ABNEGAZIONE PER CUI NON AVEVA VACILLATO DINANZI AL SUPREMO SACRIFICIO. — CIELO DI AVIANO, 31 MAGGIO 1941-XIX.

TENENTE LUIGI GATTI (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI UNA BATTERIA SOMEGGIATA, CONTRIBUIVA CON EROICO ARDIMENTO ALLA DIFESA DEL SUO REPARTO ATTACCATO DA SOVERCHIANTI FORZE AVVERSARIE. IMBRACCIANDO EGLI STESSO UN MOSCHETTO E RINCUORANDO CON LE PAROLE E CON L'ESEMPIO I PROPRI UOMINI, COSÌ DA RIUSCIRE IN CIRCOSTANZE QUANTO MAI DIFFICILI ED AVVERSE A SALVARE I PROPRI PEZZI. IN SUCCESSIVO COMBATTIMENTO, FATTA SEGNO LA SUA BATTERIA A VIOLENTA REAZIONE AVVERSARIA, SI MANTENEVA, SPREZZANTE DI OGNI PERICOLO E DI OGNI RIPARO, SULLA LINEA DEI PEZZI DIRIGENDONE CON CALMA E CAPACITÀ IL TIRO SULLE ONDATE AVVERSARIE, SINO A STRONCARNE L'IMPETO. COLPITO A MORTE, PRONUNCIAVA ANCORA IN UN SUPREMO SFORZO PAROLE DI INCITAMENTO PER I PROPRI UOMINI E DI FEDE NEI DESTINI DELLA PATRIA. MAGNIFICO ESEMPIO DI VIRTÙ MILITARI. — PROGONAT-NIVICE (FRONTE GRECO), 18-30 DICEMBRE 1940-XIX.

ALPINO MARIO BONINI (ALLA MEMORIA).

ATTENDENTE DI UN UFFICIALE COMANDANTE DI UN POSTO AVANZATO, ATTACCATO DA FORZE NEMICHE PREPONDERANTI, VISTO CADERE IL TIRATORE DI UN FUCILE MITRAGLIATORE, PRENDEVA CORAGGIOSAMENTE IL POSTO DEL COMPAGNO E, INCURANTE DEL FUOCO AVVERSARIO, INTENSO E MICIDIALE, RIPRENDEVA IMMEDIATAMENTE IL TIRO. FERITO RIPETUTAMENTE PRIMA AL VISO E POI AD UNA GAMBA DA PROIETTILI DI MITRAGLIATRICE, SOFFOCANDO CON INDOMITA VOLONTÀ IL DOLORE DELLE FERITE, CONTINUAVA INTREPIDAMENTE IL FUOCO. VISTO CADERE POCO LONTANO IL PROPRIO UFFICIALE, AFFIDAVA L'ARMA AD UN COMPAGNO E, RACCOGLIENDO IN UN ULTIMO SFORZO TUTTE LE ENERGIE RIMASTEGLI, SI TRASCINAVA FINO A LUI PER TENTARE DI SOCCORRERLO, MA COLPITO PER LA TERZA VOLTA, SI ABBATTEVA MORENTE ACCANTO ALLA SALMA DEL SUPERIORE CONDIVIDENDONE L'EROICO DESTINO. ESEMPIO DI EROISMO PURISSIMO, DI ABNEGAZIONE INSUPERABILE E DI ASSOLUTA DEVOZIONE.

CAMICIA NERA ARTURO GALUPPI (ALLA MEMORIA).

GIOVANISSIMO FIGLIO DEL POPOLO, SI ARRUOLAVA VOLONTARIAMENTE, SUPERANDO OGNI DIFFICOLTÀ, IN UN REPARTO CAMICIE NERE D'ASSALTO. PRIMO PORTA MUNIZIONI DI UNA SQUADRA MITRAGLIERI, SI PRODIGAVA OLTRE OGNI LIMITE, CON MAGNIFICO SPREZZO DEL PERICOLO, PER ALIMENTARE LA PROPRIA ARMA, DURANTE ASPRA LOTTA PER LA DIFESA DI UNA IMPORTANTE POSIZIONE E SOTTO VIOLENTO FUOCO NEMICO. CADUTO IL PORTA ARMA TIRATORE, LO SOSTITUIVA DI PROPRIA INIZIATIVA E CALMO E SERENO, FALCIAVA CON FUOCO MICIDIALE L'AVVERSARIO INCALZANTE, SUPERIORE PER NUMERO E PER MEZZI. FERITO DA UNA SCHEGGIA DI BOMBA, RIFIUTAVA OGNI SOCCORSO E RIMANEVA FERMO AL SUO POSTO DI COMBATTIMENTO. ESAURITE LE MUNIZIONI, PIUTTOSTO CHE SFUGGIRE ALL'ACCERCHIAMENTO DEL NEMICO CHE ORMAI CINGEVA DA PRESSO LA POSIZIONE, CONTINUAVA AD ANIMARE CON L'ESEMPIO E CON LE PAROLE I POCHI LEGIONARI SUPERSTITI, DIFENDENDOSI IMPERTERRITO CON BOMBE E PUGNALE. PIÙ VOLTE COLPITO CADEVA MORENTE E, IN UN SUPREMO ANELITO, SI AVVOLGEVA AL POLSO UN DRAPPO NERO RECANTE IL MOTTO: « LA MITRAGLIATRICE NON LA LASCIO, PREFERISCO MORIRE ». RAGGIUNTA L'ARMA, VI CADEVA SOPRA ABBRACCIANDOLA E STRINGENDO IN PUGNO L'ULTIMA BOMBA CHE LA MORTE GLI AVEVA IMPEDITO DI LANCIARE CONTRO IL NEMICO. — CAPOSALDINO - KUNGULLIT (FRONTE GRECO), 7 APRILE 1941-XIX.

Sui nostri fronti

Panorami della guerra

I «Bollettini Ufficiali» dal n. 1046 al n. 1080

1046 6-4-XXI Sul fronte tunisino azion di fuoco delle opposte artiglierie; nel settore centrale un attacco avversario appoggiato da mezzi blindati veniva respinto.

Formazioni aeree italiane e germaniche hanno nuovamente bombardato il porto di Bona e le linee di comunicazioni nemiche. La caccia dell'Asse abbatteva in combattimento 15 aerei anglo-americani.

Numerosi quadrimotori lanciavano ieri bombe nei dintorni di Marsala e su Palermo, Trapani e Porto Empedocle, arrecando notevoli danni. Tra la popolazione si contano 4 morti e 9 feriti nella zona di Marsala, 17 morti e 74 feriti a Palermo, 2 feriti a Trapani, 13 morti e 32 feriti a Porto Empedocle. Dodici apparecchi nemici venivano abbattuti: 7 da cacciatori tedeschi; 5 da batterie contraeree, caduti in mare tre a ponente delle isole Levanzo e Favignana, uno al largo di Porto Empedocle, ed il quinto a 14 chilometri a nord-ovest di Capo Gallo (Palermo).

Non sono rientrati alle basi, dalle operazioni degli ultimi due giorni, 5 nostri velivoli.

Nelle incursioni del giorno 4 su Napoli l'aviazione nemica — oltre ai 2 apparecchi segnalati dal bollettino numero 1045, distrutti dalle artiglierie della difesa — ha perduto ad opera della nostra caccia un quadrimotore ed un bimotore caduti presso le isole di Ventotene e Ponza.

1047 7-4-XXI La battaglia si è nuovamente accesa su ampio fronte nel settore meridionale tunisino, ove il nemico preceduto da violenta preparazione, ha attaccato con largo impiego di mezzi corazzati.

Dalla caccia italo-germanica sono stati abbattuti in combattimento 6 aerei e un altro veniva distrutto dalle batterie della difesa.

Nel pomeriggio di ieri formazioni di velivoli avversari sganciavano bombe sugli abitati di Trapani, Ragusa e Messina; sono segnalati danni gravi a fabbricati civili, 40 morti ed oltre 100 feriti fra la popolazione di Trapani, 6 morti e 9 feriti a Messina. In queste incursioni il nemico perdeva 7 apparecchi: colpiti da nostri cacciatori 2 cadevano nei pressi di Capo d'Armi e di Capo Spartivento; centrati dalle artiglierie contraeree 3 precipitavano in mare presso Trapani, uno al largo di Taormina e uno in vicinanza di Scicli (Ragusa).

1048 8-4-XXI In Tunisia il poderoso urto avversario, che si è esteso al settore settentrionale del fronte, viene tenacemente sostenuto dalle forze dell'Asse in duri combattimenti difensivi. La battaglia continua. Cacciatori italiani e tedeschi abbattevano in duelli aerei 8 velivoli.

Nel pomeriggio di ieri quadrimotori nemici hanno lanciato bombe dirompenti e spezzoni incendiari su Palermo causando danni non gravi ad alcuni fabbricati della periferia; nessuna vittima. Due apparecchi, colpiti l'uno e l'altro dalle batterie della difesa, precipitavano in mare nei pressi di Capo Gallo o di Mongerbino.

1049 9-4-XXI L'attacco nemico, appoggiato da poderose formazioni aeree, è continuato violento lungo tutto il fronte tunisino e specialmente nel settore meridionale: in conformità degli ordini, le truppe dell'Asse ripiegano su nuove posizioni di schieramento. Reparti italiani e germanici, benchè isolati e sorpassati dalle colonne nemiche, hanno lottato strenuamente sui capisaldi loro affidati infliggendo gravi perdite all'avversario.

Nei combattimenti aerei della giornata, 4 apparecchi sono stati abbattuti dalla nostra caccia, 2 da quella germanica; altri 2 velivoli nemici venivano distrutti dalle artiglierie della difesa.

1050 10-4-XXI In Tunisia la persistente pressione nemica viene contenuta dalle forze italiane e germaniche che effettuano ordinatamente i movimenti predisposti.

Le sfavorevoli condizioni atmosferiche hanno ieri grandemente limitato l'attività delle opposte aviazioni.

1051 11-4-XXI Nello scacchiere tunisino si svolge ordinatamente la manovra difensiva delle truppe dell'Asse. Nel settore centrale veniva respinto, col valido appoggio dell'Arma aerea, un poderoso attacco di forze corazzate nemiche che perdevano 60 carri armati.

Nostri bombardieri hanno efficacemente agito su basi logistiche e portuali avversarie: quattro velivoli risultano abbattuti da cacciatori italiani e germanici, due altri in Mediterraneo da nostri apparecchi di scorta a convogli aerei.

Napoli, Cagliari e La Maddalena sono state bombardate da formazioni dell'aviazione anglo-americana. A Napoli, alcuni fabbricati sono parzialmente crollati e si deplorano fra la popolazione 4 morti e 34 feriti. Tre quadrimotori precipitavano in mare ad opera della caccia, mentre un quarto era distrutto dalle batterie della difesa.

Non ancora precisato il numero delle vittime nelle altre località.

1052 12-4-XXI Nell'attuazione dei movimenti delle truppe italo-germaniche verso le nuove posizioni nello scacchiere tunisino, Sfax e Kairuan venivano sgombrate.

Forti puntate di unità avanzate nemiche, appoggiate da carri armati, sono state respinte nel settore meridionale.

Reparti della nostra aviazione attaccavano le retrovie dell'avversario; cacciatori tedeschi facevano precipitare cinque «Spitfire».

Nel pomeriggio di ieri formazioni di quadrimotori bombardavano Napoli, Trapani e Marsala causando notevoli danni agli abitati. Sono complessivamente segnalati, tra la popólazione civile, quattro morti e ventidue feriti. La nostra caccia abbatteva sei velivoli a Napoli e due a Trapani; altri quattro erano distrutti dalle artiglierie contraeree, di cui due nel cielo di Napoli, uno a Messina e uno a Pozzallo.

Nell'incursione su Cagliari, segnalata dal bollettino di ieri, le batterie della difesa hanno colpito due apparecchi, caduti in fiamme, uno a sud di Sant'Elia, l'altro nei dintorni della città.

Quattro nostri velivoli non sono rientrati.

1053 13-4-XXI La Tunisia forti retroguardie dell'Asse sono impegnate in combattimenti contro colonne anglo-americane. Cacciatori tedeschi abbattevano due bimotori.

Formazioni dell'Arma aerea italiana e germanica hanno agito contro aerodromi dell'Algeria e bombardato efficacemente le attrezzature del porto di Bona.

Al largo delle coste algerine nostri aerosiluranti attaccavano un convoglio avversario, colpendo un mercantile da 6000 tonnellate.

Il nemico ha rinnovato ieri azioni di bombardamento aereo su città e centri dell'Italia meridionale

SCENE DELL'EPICA RESISTENZA IN TUNISIA. UN ATTACCO DI FLAMMIERI

e insulare. Soltanto a Cosenza e a Vibo Valentia (Catanzaro) sono segnalati danni e vittime tra la popolazione civile: complessivamente 60 morti e 124 feriti. Risultano distrutti tre velivoli, dei quali uno dalla nostra caccia a Napoli e due dalle artiglierie contraeree a Messina e a Ustica (Palermo).

Nelle ultime settimane la Regia Marina ha perduto in seguito ad azione nemica-aero-navale tre siluranti, due sommergibili, un incrociatore. Gran parte degli equipaggi è stata salvata dai nostri mezzi o catturata dal nemico.

Nello stesso periodo unità della Regia Marina hanno affondato due sommergibili nemici.

1054 14-4-XXI La pressione nemica, aumentata nel settore occidentale del fronte tunisino, è stata contenuta dalle nostre truppe in vivaci contrattacchi.

Reparti aerei dell'Asse hanno colpito, nel corso di azioni notturne, obiettivi delle retrovie avversarie e le installazioni portuali di Tripoli.

Località della Liguria, della Sicilia e della Sardegna sono state bombardate dall'aviazione anglo-americana: sono segnalati danni di qualche entità a Trapani.

Durante tali incursioni, a seguito delle quali si deplorano complessivamente 25 morti e 30 feriti tra la popolazione civile, 6 velivoli venivano distrutti dalle batterie contraeree e altri 4 dai nostri cacciatori.

1055 15-4-XXI Vivace attività combattiva lungo tutto il fronte tunisino e particolarmente nel settore occidentale dove ripetuti attacchi avversari, preceduti da intensa preparazione di fuoco, sono stati respinti. In duelli aerei cacciatori germanici distruggevano 2 «Spitfire».

Incursioni effettuate da velivoli anglo-americani su Cagliari hanno causato danni limitati alla periferia della città: non sono segnalate vittime tra la popolazione. La nostra caccia, prontamente intervenuta, abbatteva 4 quadrimotori; un altro apparecchio precipitava colpito dalle artiglierie della difesa.

1056 16-4-XXI Sul fronte tunisino concentramenti di fuoco delle opposte artiglierie ed aspri combattimenti di carattere locale.

Susa è stata sgomberata

L'aviazione dell'Asse ha battuto colonne di automezzi e attaccato, con buoni risultati, nodi stradali e basi portuali del nemico; nel Mediterraneo centrale due apparecchi sono stati distrutti dalle nostra caccia.

Quadrimotori americani lanciavano nel pomeriggio di ieri bombe e spezzoni nei dintorni di Napoli e su Palermo, Catania, Messina, Sciacca, causando perdite alle popolazioni civili: complessivamente 102 morti e 115 feriti. A Palermo, 2 velivoli erano abbattuti dalle artiglierie della difesa ed uno dai nostri cacciatori. Un altro quadrimotore precipitava nei pressi di Catania, colpito dal tiro delle batterie contraeree.

1057 17-4-XXI Nel settore meridionale del fronte tunisino intensificata attività delle opposte artiglierie: un forte attacco nemico, nel settore occidentale, veniva respinto con gravi perdite per l'avversario.

Nei combattimenti aerei della giornata l'aviazione anglo-americana ha perduto 11 apparecchi, dei quali 6 distrutti in Tunisia dalla caccia germanica, 5 nel Canale di Sicilia dalla nostra. Cinque altri precipitavano al suolo colpiti dal tiro di unità terrestri.

Formazioni di quadrimotori americani effettuavano anche ieri incursioni sulle città di Catania e Palermo i cui centri urbani hanno subito danni sensibili: tra la popolazione di Catania si deplorano 51 morti e 265 feriti, a Palermo le vittime finora accertate sono 5 morti e 35 feriti. A Palermo 2 velivoli erano abbattuti dai nostri cacciatori, 1 dal fuoco della difesa contraerea.

1058 18-4-XXI Lungo il fronte tunisino intensi e prolungati duelli di artiglieria; puntate avversarie contro il settore meridionale del nostro schieramento sono state respinte da immediati contrassalti. Un aereo veniva abbattuto dalla caccia tedesca.

Nel corso di tentati attacchi a nostri convogli 7 aerei venivano abbattuti da cacciatori italiani e 2 da cacciatori tedeschi.

Nella notte sul 16 due nostre torpediniere di scorta ad un convoglio hanno arditamente attaccato due supercaccia inglesi; uno di questi si allontanava con incendio a bordo e poi colava a picco in seguito ad esplosione; una nostra torpediniera è affondata.

Plurimotori americani hanno bombardato ieri Palermo, Catania e Siracusa, danneggiando edifici pubblici e privati delle prime due città. Sono segnalati, tra la popolazione, 20 morti e 30 feriti a Palermo, 3 morti e 17 feriti a Catania, 7 feriti a Siracusa. Durante tali incursioni l'aviazione avversaria perdeva 11 apparecchi, dei quali 7 abbattuti dalle batterie contraerce e 4 da cacciatori. Dei velivoli abbattuti ne cadevano in mare 4 ad ovest di Capo Gallo, 2 ad ovest di Capo Rama ed uno a levante di Siracusa; altri 2 precipitavano nella zona di Monte Cuccio (Palermo); un altro è stato visto allontanarsi con l'ala destra in fiamme ed è da considerare abbattuto.

1059 19-4-XXI In Tunisia più intensa attività combattiva: tentativi di infiltrazione di elementi avanzati avversari urtavano nella pronta reazione dei nostri reparti.

Cacciatori dell'Asse abbattevano, negli scontri aerei della giornata, 13 apparecchi e formazioni della nostra aviazione attaccavano, con favorevoli risultati, concentramenti di mezzi corazzati.

Palermo, Ragusa, Porto Torres (Sassari) e La Spezia sono state obiettivo di azioni di bombardamento da parte di quadrimotori americani: i danni sono ingenti a Palermo dove il numero delle vittime è stato finora accertato in 38 morti e 99 feriti.

Vengono inoltre segnalati un morto e 8 feriti a Ragusa, 4 morti e 6 feriti a Porto Torres. Non ancora precisate le perdite subite dalla popolazione a La Spezia.

Un velivolo nemico risulta distrutto dalle artiglierie della difesa di Palermo, 4 altri dalla caccia italo-germanica dei quali uno nel cielo di Catania, uno su Palermo e 2 a Marsala.

Cinque nostri aerei non sono ritornati alla base.

1060 20-4-XXI Su tutto il fronte tunisino violento fuoco di artiglierie; attacchi locali di reparti nemici sono stati respinti.

Intensa l'attività delle opposte aviazioni: la nostra ha bombardato obiettivi delle retrovie avversarie in azioni diurne e notturne; 13 apparecchi risultano abbattuti da cacciatori germanici. Nella incursione nemica su La Spezia si deplorano 8 morti e 80 feriti. Un velivolo nemico è stato abbattuto.

REAZIONE DELLA CONTRAEREA A UN ATTACCO NOTTURNO

Nel Tirreno un sommergibile nemico è stato affondato, dopo prolungata caccia, da una nostra unità antisommergibile al comando del sottotenente di vascello Riccomanni Renato.

1061 21-4-XXI Il nemico, dopo una preparazione d'artiglieria di eccezionale intensità ha attaccato il settore meridionale del fronte tunisino.

Il violento urto è stato saldamente sostenuto dalle truppe italiane e germaniche che, passate in più punti al contrattacco, sono riuscite a neutralizzare i vantaggi conseguiti inizialmente dall'avversario.

La battaglia prosegue aspra e serrata con il largo intervento delle opposte aviazioni. In ripetuti scontri cacciatori tedeschi hanno distrutto otto apparecchi.

Un brillante successo veniva riportato ieri dalla caccia italiana n l cielo del Canale di Sicilia, dove formazioni del primo Stormo comandate dal maggiore Luigi di Bernardo da Città della Pieve (Perugia) e dal capitano Clizio Nici da Terranova Pausania affrontavano, benchè inferiori di numero, 60 « Spitfire » abbattendone 17.

Altri due apparecchi risultano distrutti da nostri cacciatori: uno sulle coste della Tunisia ed uno al largo delle isole Strofadi (Grecia).

Nella notte sul 20 aprile nostri bombardieri hanno efficacemente agito sui depositi e sulle raffinerie di Haifa.

Su alcuni minori centri dell'Italia meridionale e della Sicilia venivano ieri effettuate azioni di bombardamento e di mitragliamento aereo che causavano qualche vittima e danni di lieve entità. Un apparecchio americano precipitava colpito dalle batterie di Porto Empedocle.

Dalle operazioni degli ultimi due giorni tre nostri velivoli non hanno fatto ritorno.

1062 22-4-XXI I violenti attacchi rinnovati dal nemico, con l'appoggio di preponderanti artiglierie, sul fronte meridionale tunisino, sono stati anche ieri contenuti dall'accanita resistenza e dal provato valore delle nostre truppe. Nella tenacissima difesa di un elemento avanzato della nostra linea si è particolarmente distinto il 1° battaglione del 66° reggimento fanteria « Trieste » che, al comando del capitano Politi Mario da Sulmona, ha inflitto ingenti perdite alle unità neo-zelandesi attaccanti.

Bombardieri pesanti germanici hanno agito su centri logistici delle retrovie: 4 apparecchi avversari erano abbattuti dalla caccia, 2 distrutti dalle batterie contraeree.

In riuscita azione notturna nostri velivoli raggiungevano e bombardavano gli impianti petroliferi di Tripoli di Siria.

1063 23-4-XXI Nel settore meridionale del fronte tunisino è aumentata, durante la giornata di ieri, la poderosa pressione avversaria, fieramente contrastata in ripetute azioni di contrattacco dalle nostre unità. Merita, fra queste, speciale menzione la divisione « Pistoia » comandata dal generale Falugi i cui fanti hanno sostenuto, con incrollabile fermezza, i reiterati assalti di preponderanti forze britanniche.

Anche nel settore occidentale, al quale il nemico ha esteso il suo sforzo offensivo, duri combattimenti sono in corso.

In duelli aerei la caccia germanica abbatteva 6 apparecchi; 4 « Spitfire » erano inoltre distrutti da nostri cacciatori di scorta ad un convoglio.

Velivoli avversari hanno compiuto una incursione su Siracusa uccidendo 3 civili e ferendone 13: di limitata entità i danni. Su Carloforte (Cagliari) e nei dintorni di Catanzaro e di Ragusa sono state pure lanciate alcune bombe che causavano complessivamente 4 morti e 14 feriti. Risultano distrutti da batterie della difesa 2 aerei: uno precipitato in fiamme ad est di Siracusa ed uno in mare nei pressi di Pozzallo (Ragusa).

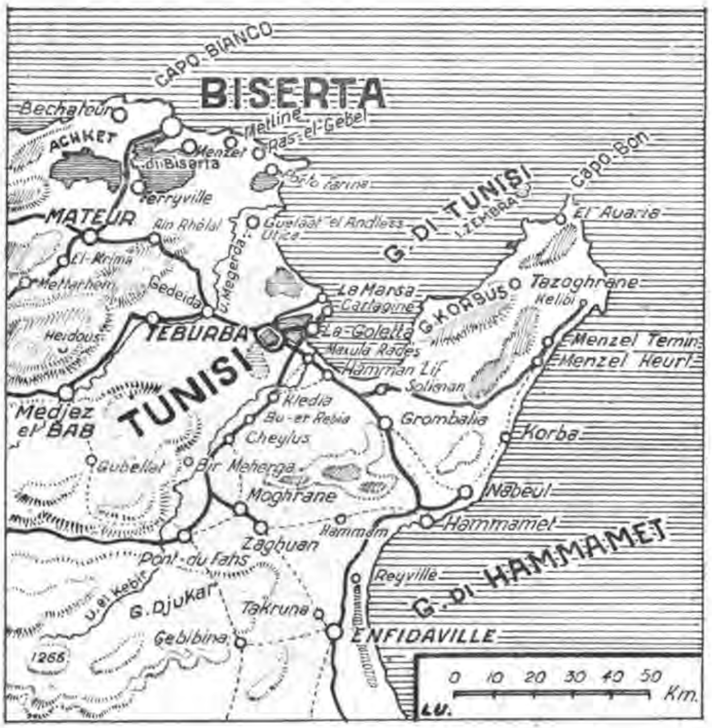
1064 24-4-XXI La battaglia in Tunisia ha ieri segnato una sosta sul fronte meridionale dove il nemico, gravemente provato dalla salda resistenza e dallo spirito controffensivo delle nostre truppe, non ha continuato la sua azione. La lotta si è invece riaccesa violenta nel settore occidentale in cui vigorosi attacchi di forze corazzate venivano infranti da reparti germanici.

Per i combattimenti dei giorni scorsi meritano l'onore della citazione la Divisione « Trieste », il 340° battaglione mitraglieri, due compagnie della Divisione « Folgore » ed una compagnia di granatieri. Uno speciale riconoscimento spetta anche all'artiglieria italiana, che ha dato ancora una volta prova di alta capacità e completa abnegazione.

L'aviazione dell'Asse ha agito senza tregua su concentramenti di mezzi blindati e su aeroporti avversari.

Un'incursione aerea sul territorio della provincia di Nuoro faceva danni non gravi: si deplorano tra la popolazione 12 morti e 8 feriti.

Tre apparecchi nemici, intercettati da cacciatori germanici al largo delle coste orientali della Sardegna, venivano abbattuti in mare.



1065 25-4-XXI Sul fronte occidentale tunisino truppe italiane e tedesche sono impegnate in duri combattimenti contro il nemico che ha lanciato all'attacco nuove poderose forze corazzate e di fanteria.

Moderata l'attività esplorativa nel settore meridionale.

Quattro apparecchi avversari sono stati abbattuti da cacciatori tedeschi, tre da batterie contraeree, uno da una torpediniera in navigazione nel Mediterraneo centrale.

Nostri velivoli hanno nuovamente ed efficacemente bombardato le attrezzature industriali di Haifa.

Questa notte quadrimotori americani effettuavano una incursione nei dintorni di Napoli facendo danni in misura non grave.

A Torre del Greco si deplorano 47 morti e 66 feriti.

Un aereo nemico precipitava in mare colpito dalle artiglierie della difesa, nei pressi di Ispica (Ragusa) nel cui territorio venivano sganciate alcune bombe senza conseguenze.

1066 26-4-XXI Attacchi locali sono falliti sul fronte meridionale tunisino per la pronta reazione dei nostri reparti. La persistente violenta pressione avversaria nel settore occidentale è stata validamente contenuta in aspri combattimenti ai quali l'arma aerea italiana e germanica ha portato il suo concorso ininterrotto ed efficace. L'aviazione anglo-americana ha perduto ieri 12 apparecchi dei quali 7 abbattuti dalla caccia e 5 distrutti dalle artiglierie contraeree.

Nelle accanite lotte dei giorni scorsi si sono particolarmente segnalate le seguenti unità tedesche: 10ª divisione corazzata, 2° battaglione del 443° reggimento granatieri corazzati, battaglione « Cacciatori » della Luftwaffe.

Nostri velivoli hanno intercettato nelle acque della Cirenaica un convoglio fortemente protetto colpendo con siluro due mercantili, uno da 8.000 ed uno da 5.000 tonnellate.

Aerei nemici sorvolavano, nel pomeriggio di ieri, località della Sicilia, lanciando bombe e spezzoni: qualche fabbricato veniva danneggiato, un cittadino ucciso a Licata (Agrigento). La regione di Cagliari è stata obiettivo di una incursione nelle prime ore di stamane: non ancora accertato il numero delle vittime.

Quattro nostri apparecchi non hanno fatto ritorno dalle operazioni di guerra degli ultimi giorni.

1067 27-4-XXI Il nemico ha continuato, con poderose forze di fanteria e corazzate, la sua offensiva nel settore occidentale tunisino: tutti gli attacchi si sono infranti, con gravi perdite in uomini e carri armati, contro la tenacissima resistenza delle truppe italiane e germaniche passate in più punti al contrattacco.

L'aviazione dell'Asse è ripetutamente intervenuta in appoggio ai reparti terrestri bombardando concentramenti di autocolonne e di mezzi blindati, distruggendo numerosi carri armati.

Nel pomeriggio di ieri quadrimotori « Liberator » hanno sganciato bombe e compiuto azioni di mitragliamento sulla città di Grosseto, cagionando danni notevoli a fabbricati civili tra i quali l'ospedale della Croce Rossa e l'Asilo infantile. Due velivoli sono stati abbattuti dalle batterie della difesa.

Plurimotori nemici effettuavano pure incursioni su Sant'Antioco (Cagliari), Augusta, Bari e Trani. Le artiglierie contraeree facevano precipitare al suolo 3 bombardieri: uno a Sant'Antioco, uno ad Augusta ed uno nell'abitato di Bari.

1068 28-4-XIX Lungo tutto il fronte tunisino sono anche ieri falliti gli attacchi condotti dall'avversario con intenso appoggio di artiglieria e di mezzi blindati.

Ai reparti citati dai precedenti bollettini merita di essere aggiunto, per il suo valoroso comportamento, il gruppo corazzato comandato dal maggiore Piscicelli Taeggi Oderisio da Napoli.

Formazioni aeree italiane e germaniche hanno efficacemente battuto colonne nemiche in marcia e in sosta.

Quattro apparecchi anglo-americani sono stati distrutti: uno da cacciatori tedeschi in Tunisia, uno da batterie contraeree sulle coste del Peloponneso, due da una nostra silurante nel Canale di Sicilia.

Un'incursione di quadrimotori americani sui dintorni di Cagliari causava danni non gravi, nessuna vittima fra la popolazione civile.

Tre nostri velivoli non sono rientrati alle basi.

1069 29-4-XXI Proseguono i combattimenti sul fronte tunisino: vigorosi contrattacchi locali di reparti italiani e germanici hanno avuto esito fortunato.

Due apparecchi venivano distrutti durante la giornata dalla caccia tedesca e altri quattro da batterie contraeree. Nostri velivoli colpivano con siluro un piroscafo nella rada di Philippeville, incendiavano e affondavano una motosilurante nel

Mediterraneo centrale, abbattevano quattro « Curtiss » nel cielo del Canale di Sicilia.

Azioni di bombardieri avversari causavano ieri perdite e danni a Napoli, Messina, Siracusa e Lampedusa; sette quadrimotori precipitavano a seguito di duelli con nostri cacciatori: quattro a Napoli, due a Messina, uno sul litorale di Agrigento.

1070 30-4 XXI **In Tunisia i reiterati tentativi avversari di forzare le nostre linee hanno urtato, anche durante la giornata di ieri, conto la strenua difesa delle truppe italiane e germaniche.**

L'aviazione dell'Asse, particolarmente attiva, attaccava ammassamenti di forze nemiche incendiando e danneggiando buon numero di automezzi. Diciassette apparecchi anglo-americani venivano abbattuti in combattimento: 10 da cacciatori germanici e 7 da una nostra formazione da caccia, comandata dal capitano pilota Politi Bruno da Milano, in aspri duelli ngaggiati con un gruppo di circa 60 velivoli inglesi; altri 2 aerei nemici, attaccati mentre decollavano, erano distrutti da un nostro cacciatore.

Nel corso di una azione avversaria contro un convoglio navale 2 aeroplani nemici sono precipitati in mare, colpiti dalla reazione contraerea delle navi.

Quattro nostri velivoli non hanno fatto ritorno dalle loro missioni di guerra degli ultimi due giorni.

1071 1-5-XXI **Sul fronte tunisino vivaci combattimenti di importanza locale. Le artiglierie avversarie hanno effettuato concentramenti di fuoco particolarmente intensi e prolungati nel settore meridionale.**

Nostre formazioni aeree, di scorta a convogli nel Mediterraneo centrale, impegnavano forze nemiche superiori di numero abbattendo 6 « Spitfire » e 2 « Curtis ». La caccia germanica distruggeva due altri apparecchi nel cielo della Tunisia. Velivoli americani hanno lanciato su Messina bombe e ordigni esplosivi facendo danni limitati, uccidendo 6 abitanti e ferendone 1. Dei 21 quadrimotori partecipanti alla incursione, 5 sono stati distrutti dalle batterie contraeree e dai nostri cacciatori; altri 4 si sono poi inabissati in mare al largo di Augusta. Un'azione di mitragliamento aereo sui dintorni di Siracusa non causava perdite: 3 apparecchi avversari, presi sotto il tiro delle artiglierie della difesa, precipitavano: il primo a levante della città, il secondo in mare ed il terzo nei pressi dell'Isola delle Correnti.

In Atlantico un nostro sommergibile, al comando del tenente di vascello Gianfranco Gazzana da Milano ha affondato 4 piroscafi per complessive 29.000 tonnellate.

1072 2-5-XXI **L'attività combattiva è stata ieri meno intensa sul fronte tunisino.**

Il nemico aumenta sempre più la sua offesa navale e specie quella aerea al nostro traffico attraverso il Canale di Sicilia.

In Mediterraneo, nel corso di una azione notturna contro un convoglio avversario, velivoli germanici colpivano con siluri e con bombe alcuni mercantili.

Negli ultimi giorni grosse formazioni di bombardieri nemici hanno attaccato nostre navi ospedale in navigazione da e per la Tunisia: una di esse ha subito ben quattro successivi attacchi. I danni riportati dalle navi non sono gravi; si deplorano tuttavia vari feriti tra il personale.

1073 3-5-XXI **In Tunisia attività di artiglierie e di nuclei esploranti.**

Nostri bombardieri hanno efficacemente agito su concentramenti di automezzi nelle retrovie avversarie. In combattimento è stato abbattuto dalla caccia germanica un velivolo nemico.

DIFESA COSTIERA: UN TRENO BLINDATO

1074 4-5-XXI **Nella regione settentrionale tunisina le truppe dell'Asse hanno sgombrato la località di Mateur; sul rimanente fronte saltuarie azioni di artiglieria e vivace attività di reparti avanzati. Centri logistici dell'avversario sono stati battuti, in attacchi notturni, da formazioni della nostra arma aerea.**

Una nostra corvetta al comando del capitano di corvetta Alberto Ceccacci di Ancona ha affondato un sottomarino nemico. Il Comandante, cinque ufficiali e 41 uomini dell'equipaggio sono stati catturati.

CONTROGUERRIGLIA IN BALCANIA

1075 5-5-XXI **In più punti del fronte occidentale tunisino il nemico con ingenti forze e con largo appoggio di artiglierie e di mezzi rinnovato ieri i suoi attacchi ovunque respinti dalle truppe dell'Asse. È meritevole di speciale menzione il comportamento dell'11° Gruppo del 21° Reggimento artiglieria « Trieste ».**

Cacciatori germanici abbattevano in combattimento tre velivoli; nostri bombardieri colpivano ripetutamente le installazioni portuali di Bona.

Plurimotori avversari hanno effettuato incursioni su Taranto e Reggio Calabria. Nessun obiettivo di interesse militare risulta colpito; di lieve entità i danni arrecati ad edifici civili. Sono segnalati 2 morti e 8 feriti fra la popolazione di Taranto.

1076 6-5-XXI **Nel settore occidentale del fronte tunisino le truppe italiane e germaniche hanno validamente sostenuto, anche ieri, duri combattimenti difensivi.**

Nostri caccia-bombardieri, con riuscita azione di sorpresa attaccavano mezzi corazzati avversari incendiandone e danneggiandone alcune diecine. Sette apparecchi anglo-americani venivano distrutti, in duelli aerei, dalla caccia tedesca.

Nel cielo del Canale di Sicilia, in rapido violento scontro con una formazione nemica, cacciatori italiani comandati dal Tenente Amedeo Guidi da Bologna, di scorta ad un convoglio aereo, abbattevano in mare 9 « Curtiss ».

Dalle operazioni degli ultimi giorni, 6 nostri velivoli non sono ritornati.

1077 7-5-XXI **La battaglia ha infuriato ieri violentissima in Tunisia dove il rinnovato urto di poderose masse avversarie di fanteria dei carri armati è stato contrastato, con tenace valore, dalle truppe dell'Asse; nel settore settentrionale queste hanno ripiegato combattendo, su posizioni più arretrate.**

L'aviazione nemica, che appoggia l'attacco con forze preponderanti, perdeva nel corso della giornata dieci apparecchi dei quali quattro abbattuti dalla caccia e sei dalle artiglierie contraeree.

Reggio Calabria, Trapani, Marsala e l'isola Favignana sono state bombardate da formazioni di quadrimotori: notevoli i danni agli abitati e le perdite fra la popolazione. Sette velivoli risultano distrutti nel cielo della Sicilia dai cacciatori italo-germanici.

1078 8-5-XXI **Il nemico, con schiacciante preponderanza di uomini e di mezzi, è riuscito a sopraffare la eroica resistenza dei difensori di Tunisi e di Biserta.**

Le attrezzature portuali e le opere d'interesse militare delle due città sono state tempestivamente distrutte.

Ad oriente di Biserta e nei settori centrale e meridionale del fronte, le unità italiane e germaniche continuano fieramente la lotta.

1079 9-5-XXI **Accaniti combattimenti sono tuttora in corso nel settore settentrionale del fronte tunisino: con indomabile spirito di decisione i reparti dell'Asse contendono al nemico ogni guadagno di terreno. Sul fronte meridionale attacchi locali sono stati respinti dalle nostre truppe.**

Merita l'onore della citazione per il suo valoroso comportamento il 1. Gruppo del 3. Reggimento Artiglieria « Pistoia ».

In duelli aerei la caccia germanica abbatteva 7 apparecchi.

Grosse formazioni di quadrimotori, fortemente scortate, hanno ieri bombardato Porto Empedocle e Pantelleria.

Azioni di bombardamento hanno avuto luogo anche nella zona del Campidano in Sardegna: lievi danni

Risultano distrutti dalle artiglierie contraeree 19 apparecchi avversari dei quali 1 a Porto Empedocle e 18 a Pantelleria, dove un altro velivolo è stato fatto precipitare da nostri cacciatori.

1080 10-5-XXI A sud-est di Biserta il nemico facendo affluire sul fronte di combattimento nuove unità corazzate ed appoggiando l'attacco con poderose formazioni aeree, ha continuato ieri la sua azione contro le forze italo-germaniche che si sono strenuamente battute. Solo dopo aver profuso nella lotta ogni energia, rimaste senza artiglierie e carri armati efficienti, esaurite le munizioni, le valorose truppe dell'Asse operanti in questo settore sono state costrette, di fronte alla soverchiante massa avversaria, a cessare la resistenza.

Sul fronte meridionale reiterati attacchi condotti dall'8ª armata britannica, dopo violentissima preparazione di fuoco, venivano respinti con forti perdite nemiche in uomini e materiali; le batterie della difesa distruggevano 9 velivoli.

Palermo, Marsala, Messina, Reggio Calabria, Licata e Pantelleria sono state bombardate da massicce formazioni di quadrimotori che provocavano danni ingenti in Palermo, di minor rilievo nelle altre località. In corso di accertamento il numero delle vittime.

Ventuno degli apparecchi incursori risultano abbattuti: 8 dai nostri cacciatori, 7 dalla caccia germanica e 6 dalle batterie contraeree.

NOTE

del generale di C. d'A. ILIO JORI

Al 52° giorno (6 aprile) della battaglia in **Tunisia** — 6° mese dallo sbarco anglosassone nell'Algeria — l'obiettivo del nemico non era stato ancora raggiunto a malgrado della notevole preponderanza numerica di uomini e di mezzi corazzati che l'avversario aveva lanciati fin dall'inizio della lotta in quell'importantissimo scacchiere.

Il 5 aprile — data di chiusura delle precedenti nostre «Note» — la battaglia si era accesa nuovamente con l'attacco delle armate nemiche contro quelle dell'Asse in piena manovra di ripiegamento verso il nord. Ogni tentativo nemico di incunearsi tra le nostre Divisioni per spezzare la solidità dell'intero schieramento e separarlo in tronconi aprendosi la via verso il nord veniva frustrato dalla tenace resistenza e dai contrattacchi di retroguardie lungo tutto il fronte mentre i nostri proseguivano nell'arretramento che si svolgeva in perfetto ordine sulle posizioni prestabilite. Esse si allineavano lungo l'arco convesso verso sud appoggiante le sue estremità, ad ovest a **Segenane** e ad oriente ad **Enfidaville** avente un raggio di circa 70 chilometri ed uno sviluppo di circa 180 attraverso a terreno di media montagna intersecato da varie fratture favorevoli ad irruzioni del nemico e pertanto maggiormente difese dall'Asse.

Il successivo, graduale ripiegamento delle armate italo-germaniche dalle posizioni dell'estremo sud tunisino fino a quelle su indicate eccitavano sempre più la fantasia del nemico fino a ritenere immancabile e rapido l'annientamento nostro e il possesso intero di quell'importante settore e luminosa gli apparve sin d'allora la visione degli ulteriori successi del grande piano operativo contro l'Europa concretato a Londra ed a Washington.

Ma ben presto il nemico dovette persuadersi della vanità delle sue speranze e di questo stato d'animo, contrastante con le prime illusioni, ne fornirono una convincente prova le dichiarazioni di comandanti sul posto e di autorevoli critici militari inglesi ed americani riportate numerose anche nella stampa nostra e germanica.

«*La battaglia in Tunisia è un vero e proprio incubo*», dicevano alcuni giornali inglesi. Ed a Londra non si parlava più di una Dunkerque per l'Asse, così come la visione di una guerra lampo, tramontava definitivamente il che appariva evidente dalle dichiarazioni dello stesso generale Eisenhover che, modificando le precedenti sue previsioni, affermava che «*ogni ulteriore avanzata delle sue armate sarà lenta, laboriosa e costosa*».

Infatti la tenace difesa dell'Asse su l'arco montano arrestò per quasi 30 giorni l'offensiva delle preponderanti forze nemiche che anche dove erano riuscite a penetrare in qualche tratto dello schieramento dovettero ripiegare sulle posizioni di partenza ributtatevi da violenti, tempestivi contrattacchi italo-germanici.

Di volta in volta la pressione nemica si accaniva or contro il settore meridionale, com'è avvenuto il 20 aprile da parte della 8ª armata britannica dopo una preparazione di artiglieria di eccezionale intensità, ora contro il settore nord-occidentale (24 aprile) da parte della 1ª armata britannica e 5ª americana operanti su un fronte di circa 120 chilometri con obiettivo di sfondare e interporsi tra **Biserta** e **Tunisi.**

Ma la ricerca affannosa di un qualche successo lungo tutto il fronte cozzava sempre contro la granitica difesa dell'Asse che, infliggendo al nemico gravissime perdite in uomini e mezzi, lo induceva a sospendere di tanto in tanto le azioni aggressive per provvedere a colmare i grandi vuoti, riordinare e rifornire i reparti e adattare lo schieramento alle nuove situazioni.

In tutto questo periodo d'intensa attività combattiva sostenuta con sublime eroismo da tutte le truppe dell'Asse e, in particolare, da alcune unità che ebbero l'onore ed il premio della citazione nei bollettini italiani e germanici, l'Aviazione dell'Asse si è prodigata fino al limite massimo della resistenza fisica degli uomini e della potenzialità degli apparecchi, concorrendo con le truppe terrestri dal cielo della battaglia, bombardando ammassamenti e colonne in marcia, aerodromi e basi navali, spingendo la loro attività aggressiva fino alle lontane basi di Haifa e Tripoli di Siria e infine nel proteggere la navigazione dei nostri convogli di rifornimento attraverso al Canale di Sicilia dalle aggressioni nemiche.

In complesso l'aviazione dell'Asse ha inflitto perdite notevoli al nemico. Oltre a distruzioni di materiali d'armamento, non facilmente precisabili in cifre, oltre agli affondamenti e danneggiamenti di navi nei porti e in navigazione, vennero abbattuti aerei inglesi ed americani.

Un fattivo concorso alle operazioni terrestri hanno pure dato le marine italiana e quella germanica che, operanti sia nello stesso scacchiere mediterraneo sia nell'Atlantico, hanno notevolmente ostacolato la navigazione dei convogli destinati allo scacchiere africano il funzionamento delle basi navali più direttamente interessate al settore tunisino. Notevole fu anche l'opposizione alle offese aeronavali contro i nostri convogli sviluppata in piena solidale cooperazione con le forze aeree di scorta ai convogli stessi o intervenute prontamente nei combattimenti da basi aeree più ravvicinate.

In totale le perdite navali del nemico nel periodo qui preso in esame furono:

Affondate: 4 mercantili, 6 sommergibili, 1 cacciatorpediniere, 1 motosilurante e 1 silurante.

Danneggiate: 9 mercantili e 1 cacciatorpediniere.

Il bollettino 1078 dell'8 maggio dà la notizia che la eroica resistenza dei difensori di **Tunisi e di Biserta è stata** sopraffatta dalla schiacciante preponderanza di uomini e mezzi del nemico attaccante, mentre ad oriente di Biserta e nei settori centrale e meridionale del fronte le unità italiane e germaniche continuano fieramente la lotta.

Il contenuto di questo bollettino fissa nella storia di questa immane lotta di continenti l'epilogo della vicenda tunisina durata precisamente sei mesi e che per capacità di comandanti e per l'eroica combattività di gregari delle forze armate italiane e germaniche ha non poco ostacolato e ritardato i piani anglosassoni che con la occupazione, da loro prevista fulminea, della Tunisia miravano a costituire, insieme con l'Algeria, la Libia, l'Egitto e il medio Oriente, una formidabile base per ulteriori operazioni contro il continente europeo.

Un comunicato ufficioso italiano pubblicato a commento del su citato bollettino prospetta luminosamente la funzione del settore tunisino nel quadro della guerra europea ponendo anche in evidenza l'eroico comportamento delle truppe italiane e tedesche nel sostenere la lotta contro forze terrestri ed aeree enormemente superiori in quantità.

Ci dispensiamo pertanto da ogni altra nostra annotazione, che sarebbe superflua

LA CAMPAGNA DI RUSSIA

di * *

LE OPERAZIONI DAL 6 APRILE AL 10 MAGGIO

Come abbiamo visto nel precedente articolo, il disgelo e il vittorioso sviluppo della battaglia di arresto impegnata dai germanici a sud di Carcov avevano determinato nel mese di marzo la fine della grande offensiva invernale sovietica; infatti negli ultimi giorni di detto mese e nei primi giorni del successivo aprile, la lotta continuava alquanto vivace, per iniziativa dei rossi, soltanto ai due estremi del lunghissimo fronte e cioè nella regione del Kuban a sud e in quelle dei laghi Ilmen e Ladoga a settentrione. Successivamente anche in questi settori i combattimenti si andavano man mano affievolendo, tanto che verso la metà di aprile non si avevano sul fronte orientale avvenimenti degni di nota e la lotta si limitava ad azioni di carattere locale e, da parte germanica, ad operazioni di polizia militare per ripulire le retrovie delle numerose bande di partigiani che, specialmente nella vasta regione riconquistata durante la battaglia di arresto a sud di Carcov, intralciavano notevolmente il regolare svolgersi dei servizi logistici.

Ma se la lotta sostava nel settore terrestre, continuava, anzi andava accentuandosi, nei cieli dove l'aviazione germanica confermava ancora una volta la sua decisa superiorità di uomini e di materiali abbattendo quotidianamente decine e decine di apparecchi avversari, sottoponendo ad efficaci bombardamenti centri logistici, vie di comunicazione, concentramenti di truppe e parchi di automezzi. Questa intensificazione della lotta aerea dimostrava l'intenzione dei due Comandi di ostacolare, per quanto possibile, il febbrile lavoro che andava svolgendosi nelle retrovie dei due schieramenti per rimettere a punto le grandi unità duramente provate nelle sanguinose battaglie invernali e prepararle alle nuove battaglie che con la buona stagione torneranno a divampare sul fronte orientale.

La linea sulla quale erano attestate a metà aprile le due masse contrapposte può essere così fissata approssimativamente:

Partendo dalla destra della Neva, ove si allacciava al dispositivo finlandese e germanico di investimento di Leningrado, la linea raggiungeva il corso del Volcov ad una settantina di chilometri dalla foce e risalendo il corso del fiume raggiungeva il lago Ilmen a Novogorod; dopo aver seguita la riva occidentale del predetto lago, passava immediatamente ad oriente di Staraja Russa per risalire poi il corso del Lovat fino ai margini orientali di Velikie Liki da dove piegava in linea retta verso sud-ovest per oltre 500 chilometri, tagliando all'altezza di Dorogobuisc la ferrovia Smolensk-Viasma e raggiungendo il nodo ferroviario di Suchinichi. Dietro questo tratto rettilineo si trovano le importanti città di Vitebsk, Smolesnsk, Briansk che i rossi avevano invano tentato raggiungere durante l'offensiva invernale.

Da Suchinichi la linea del fronte piegava verso sud seguendo la linea ferro-

IL PORTO DI NOVOROSSISK UNO DEI PRINCIPALI OBIETTIVI DELL'OFFENSIVA SOVIETICA NEL KUBAN

viaria che conduce ad Orel per descrivere poi un grande arco ad oriente di questa città. Dalla regione di Orel il fronte piegava verso sud-ovest raggiungendo i margini orientali di Sievsk per piegare poi nuovamente verso sud-est fino all'alto Donez e precisamente all'altezza di Bielgorod. Seguiva poi il corso di questo fiume fino alla regione di Slaviansk da dove, piegando verso sud, correva lungo il Mius fino al suo sbocco in mare immediatamente ad est di Taganrog.

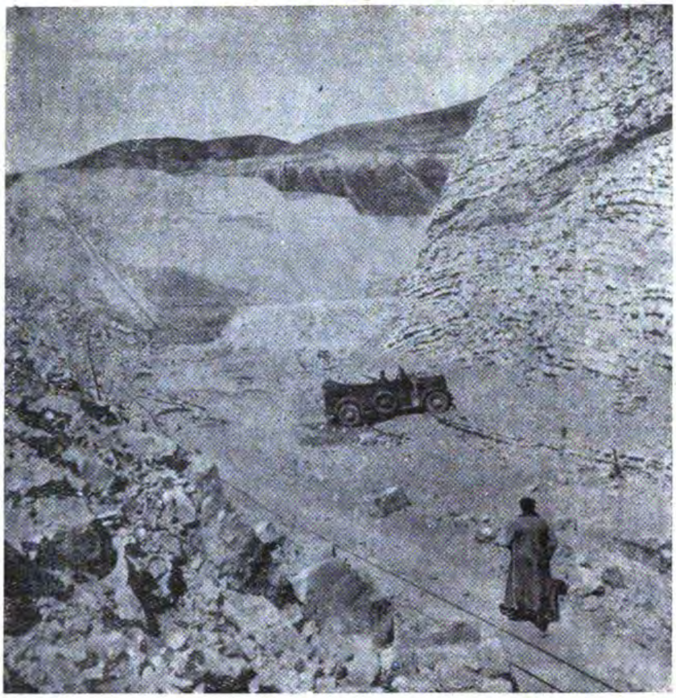
Nella regione del Kuban la testa di ponte germanica era delimitata da una linea che partendo dalla costa del mar d'Azof dalla regione di Temriuk, ad oriente di Curcianscaia, scavalcato il basso Kuban con una curva convessa verso nord-est e passante per la regione immediatamente ad oriente di Crimscaia, raggiungeva la costa del mar Nero ad est di Novorossisk.

Novorossisk, dove i sovietici avevano fatto saltare otto mesi or sono, prima della loro ritirata, depositi, impianti portuali ed installazioni militari era ridotta un cumulo di rovine, ma costituiva pur sempre un importante caposaldo ed il pilastro meridionale della testa di ponte. A sud della città, nello scorso gennaio, i sovietici erano riusciti, come già abbiamo ricordato in un precedente articolo, a sbarcare alcuni reparti che energici contrattacchi germanici avevano costretto poi in una sottile testa di ponte tuttora in possesso dei rossi.

Le posizioni che i germanici mantenevano nel Caucaso occidentale costituivano una grave minaccia per il Comando sovietico, potendo costituire ottime basi di partenza per una eventuale ripresa offensiva dell'Asse in quella regione; giustificabili perciò i reiterati tentativi fatti dai rossi per liberare anche quest'ultimo lembo del Caucaso.

A metà aprile, mentre su tutto il fronte orientale la lotta ristagnava in operazioni di carattere locale, il Comando sovietico lanciava nuovamente contro le posizioni tedesco-romene della testa di ponte del Kuban numerose divisioni appoggiate da unità corazzate. Gli sforzi principali venivano diretti contro la cosiddetta «ala orientale» della testa di ponte, che si estendeva da Novorossisk in direzione di nord fino alla regione di Crimscaia, attraverso l'aspra regione costituita dalle ultime propaggini occidentali della catena caucasica, dove le alture pur non oltrepassando di norma i 500 metri, sono intersecate da profonde gole e coperte da fitte boscaglie. Le strade in questo difficilissimo terreno sono rappresentate da sentieri e malagevoli tratturi, mentre più ad occidente strade rotabili e linee ferroviarie consentivano ai rossi di far affluire facilmente le forze motocorazzate e quanto fosse necessario per alimentare l'attacco.

I tentativi sovietici continuavano ininterrottamente fino a tutto il 20, ma senza poter raggiungere alcun risultato positivo. Dopo alcuni giorni di sosta che permettevano ai rossi di far giungere sul posto nuove forze, gli attacchi venivano ripresi nella notte tra il 28 e il 29 con l'impiego di oltre dieci divisioni di fanteria appoggiate da numerose brigate corazzate e da un largo schieramento di forze aeree. Nei giorni successivi, con l'impiego di nuove riserve, il fronte di attacco veniva esteso anche contro



IL TORMENTATO TERRENO DEL CUBAN

MALGRADO GLI INGENTI DANNI SUBITI NELLE ALTERNE FASI DELLA BATTAGLIA LA STAZIONE DI CARCOV HA RIPRESO A FUNZIONARE QUALCHE GIORNO DOPO LA RICONQUISTA TEDESCA

2

ANDAMENTO DEL FRONTE DOPO L'OFFENSIVA RUSSA E LA CONTROMANOVRA TEDESCA

l'ala settentrionale della testa di ponte, mentre tentativi di sbarco venivano effettuati il 1° maggio sulle coste del Mar Nero e nelle lagune della riva orientale del mar d'Azof, rispettivamente ad occidente di Novorossisk e di Temriuk. Ma anche questa volta tutti gli sforzi venivano decisamente contenuti dalla saldissima difesa che infliggeva ai sovietici gravissime perdite; unico successo lo sgombro da parte germanica della posizione di Crimscaia avvenuto il 4 maggio per volontaria decisione del Comando e che veniva effettuato all'infuori di ogni pressione avversaria e previa distruzione di tutte le installazioni belliche.

Gli attacchi sovietici venivano continuati ininterrottamente fino al 10 maggio, appoggiati da nuovi tentativi di sbarco effettuati nella zona paludosa del basso Kuban e con l'impiego di sempre nuove riserve fatte affluire da altri settori del fronte. Si può calcolare che in questi attacchi contro la testa di ponte tedesco romena i sovietici abbiano impegnato fino al 10 maggio gli effettivi di oltre trenta divisioni e due armate aeree. Malgrado l'impiego di così imponenti forze i rossi non riuscivano ad intaccare le linee difensive pur subendo gravissime perdite.

In complesso durante tutto il mese di aprile e la prima decade di maggio è continuata su tutto il fronte la stasi imposta dal disgelo e dallo straripamento dei fiumi che hanno trasformato lo scacchiere orientale in un mare di fango e reso proibitivo il movimento delle grandi unità e dei mezzi motocorazzati. Laddove le condizioni lo hanno concentito si sono avute, come abbiamo rilevato, operazioni di carattere locale, anche di una certa importanza come nel Caucaso occidentale. Di questa stasi hanno, naturalmente, approfittato i due Comandi avversari per prepararsi alle prossime grandi operazioni, di cui non è possibile ora prevedere la data di inizio. È però lecito arguire che le attuali condizioni climatiche più favorevoli consentiranno una ripresa delle operazioni anticipata rispetto a quella della primavera 1942.

Così pure non è possibile ora prevedere quale dei due Comandi prenderà l'iniziativa per il primo; infatti non è da escludere che il Comando sovietico sia indotto a prevenire l'Asse per raggiungere quegli obiettivi che avevano formato lo scopo principale della sua offensiva invernale, che aveva mirato non soltanto a riconquistare l'Ucraina ed a raggiungere i vecchi confini, ma anche ad infliggere alle forze dell'Asse perdite così gravi da impedir loro la possibilità di intraprendere per qualche tempo operazioni in grande stile. Se l'iniziativa dei rossi aveva portato alla riconquista di una vasta regione, i territori più ricchi erano rimasti in saldo possesso degli eserciti antibolscevichi, le cui possibilità di reazione non erano state affatto neutralizzate, come ha poi dimostrato la vittoriosa battaglia di arresto di Carcov. Inoltre se è vero che gli innegabili successi conseguiti dal novembre 1942 al marzo 1943 dai rossi erano stati pagati, secondo loro stesse ammissioni, a caro prezzo di uomini e di materiali, sarebbe errore imperdonabile voler presumere che il potenziale bellico della Russia sia stato talmente ridotto da rendere impossibile una simile eventualità. Inoltre non è da escludere che il Comando germanico voglia lasciare la prima mossa ai sovietici per far sì che questi si esauriscano ulteriormente contro le nuove posizioni dell'Asse, riafforzate e riorganizzate, per poi passare decisamente al contrattacco e travolgere le forze avversarie. Altre ragioni, per converso, militerebbero in favore di una iniziativa germanica tendente a raggiungere al più presto possibile un successo se non decisivo almeno tale da neutralizzare per molto tempo ogni velleità offensiva russa, in modo che l'Asse possa in un secondo tempo distogliere dal fronte orientale una parte delle truppe per impiegarle eventualmente in altri teatri d'operazione.

Comunque è indubbio che i prossimi mesi vedranno le truppe dell'Asse impegnate in un'aspra lotta, alla quale il Comando germanico si è da tempo preparato con quella minuziosa cura che lo ha sempre contraddistinto. La mobilitazione integrale della Germania e delle altre nazioni aderenti al Tripartito ha consentito di rafforzare gli eserciti dell'Asse e di costituire nuove numerose unità che sono già schierate dietro a quelle di prima linea, mentre da migliaia di stabilimenti di tutta Europa sono usciti già copiosi i nuovi mezzi bellici. Or non è molto il Führer disse che il genio inventivo tedesco non era ancora esaurito; si può perciò esser certi che le prossime battaglie vedranno nuove poderose armi impiegate a fianco dei carri armati « tigre » che in questi ultimi mesi tante prove di superiorità hanno dato sia sul fronte orientale che in terra d'Africa.

Per ora sia i tedeschi quanto i russi cercano di occultare le loro intenzioni, e fanno tutto il possibile per conoscere quelle dell'avversario.

Le aviazioni delle due parti segnalano infatti concentramenti di uomini e materiali in questo o in quel settore senza però che sia possibile stabilire se tali ammassamenti siano in relazione a piani offensivi o a intenzioni difensive. Comunque si può attendere fiduciosi i futuri avvenimenti nella certezza che se l'esercito sovietico tenterà ancora una volta di avanzare verso occidente, dovrà arrestarsi innanzi alla muraglia che le nazioni del nostro continente hanno eretta a difesa della loro civiltà; se invece saranno queste ultime a prendere l'iniziativa, le forze antibolsceviche sapranno trovare nella consapevolezza di combattere per una giusta causa, la forza per ricacciare il pericolo rosso ancor più verso l'Asia, lontano dai sacri confini d'Europa.

Operazioni di sbarco

Dottrine ed esperienze belliche

Il tentativo britannico a Dieppe. Lo speciale tipo di carro impiegato nell'impresa.

Tra gli eventi dell'attuale conflitto, che per la sua estensione a tutti i mari e continenti, per il numero enorme di uomini che vi partecipano e per le favolose quantità di materiali impiegati non ha precedenti nella storia, vi è un tipo d'operazione, più volte tentata che per la sua eccezionale importanza ed influenza sulla condotta della guerra merita attento studio. Si tratta dello sbarco, azione militare effettuata dal mare verso la terra e tendente a stabilire un fronte terrestre o ad invadere un Paese. Nell'operazione di sbarco si intendono comprese non soltanto le azioni che portano all'insediamento, nel punto prescelto dalle forze trasportate con mezzi marittimi, ma anche tutte quelle altre, posteriori ed immediate che hanno per obiettivo il consolidamento, il mantenimento ed il miglioramento delle posizioni raggiunte.

Il complesso dell'operazione, diretta da un alto Comando, si compone di due fasi principali molto distinte nella loro esecuzione dai diversi ambienti nei quali si svolgono, il mare e la terra. Durante la prima fase il comando navale si occupa del trasporto su imbarcazioni della totalità degli effettivi, materiali e munizioni, essendo sua la responsabilità giacchè le decisioni da prendere per la sicurezza dei convogli saranno sempre di carattere navale.

Una volta che le navi da trasporto e le imbarcazioni avranno raggiunte le posizioni indicate dall'Alto Comando per lo sbarco, comincerà ad agire il Comando terrestre per dare esecuzione alla fase militare propriamente detta, esecuzione cui collaborerà il Comando navale con tutti gli elementi di cui disporrà.

Difficoltà. — Lo sbarco su costa nemica è una operazione fra le più arrischiate e pericolose. L'esperienza insegna che è condannata all'insuccesso ogni operazione di sbarco quando l'avversario possegga mezzi adeguati per difendere il proprio litorale. È noto, fra l'altro l'eccezionale vantaggio, che sull'unità da guerra, per poderosa che sia, ha l'artiglieria da costa. Le navi rischieranno sempre di perdere, nel combattimento contro di essa, che può disporre di protezione più efficace di maggior distanza fra i pezzi e le batterie e di maggior sicurezza nella installazione dei depositi di munizioni. Nessuno sbarco può essere effettuato senza preventiva neutralizzazione dei pezzi costieri la quale praticamente può risultare impossibile e può costare all'aggressore numerose navi di linea.

Altro inconveniente importante che sorge durante la navigazione del convoglio è rappresentato dalla influenza del mare sulle forze imbarcate. L'uomo è atto a vivere sulla terra, la vita in mare gli risulta incomoda e mette lo scompiglio nel suo organismo. In queste circostanze è naturale che durante la sua permanenza a bordo l'uomo di terra non abituato al mare non sia nella pienezza delle sue facoltà fisiche e non possa trovarsi in buone condizioni al momento del combattimento, con corrispondente perdita di rendimento del complesso militare.

Inoltre sono indispensabili certe condizioni perchè uno sbarco abbia possibilità di successo: dominio assoluto del

« Nazione Militare » *ritiene di fare cosa utile e gradita ai suoi lettori pubblicando di tanto in tanto in questa nuova sezione della Rivista, la traduzione integrale di articoli, scelti fra i più interessanti ed attuali comparsi nella stampa militare di Paesi alleati, amici, neutrali, nemici, che trattino argomenti di carattere tecnico-addestrativo ispirati alle esperienze della guerra o che riflettano nuovi indirizzi tanto nel campo della dottrina come in quello del pratico impiego delle varie unità e dei vari mezzi. Iniziamo queste pubblicazioni con un articolo del capitano di corvetta* BARBUDO DUARTE *comparso sulla rivista spagnola* Ejercito *nel quale sono riassunte le esperienze più o meno fortunate acquisite finora dai belligeranti in materia di sbarchi. Il problema qui esaminato ha particolare importanza anche per la Spagna, dato l'amplissimo sviluppo delle linee di costa che questo Paese presenta.*

Dall'alto in basso: 1-2 *Sbarco tedesco nell'isola russa di Oesel durante la prima guerra mondiale.* - 3 *Il disgraziato tentativo di Gallipoli.*

mare e dell'aria, segreto nella preparazione, audacia e sorpresa nella esecuzione. Se manca qualcuna di queste condizioni è quasi sicuro che lo sbarco si trasformerà in un disastro.

Mantenimento del dominio del mare e dell'aria. — Prima indispensabile condizione è il dominio del mare e dell'aria. Ciò è logico perchè le forze attaccanti debbono compiere speditamente il loro percorso marittimo, libere da attacchi navali e aerei che renderebbero difficile o impedirebbero il raggiungimento dei loro obiettivi.

Il dominio del mare e dell'aria non soltanto dovrà imporsi durante la prima parte dell'operazione, ma anche mantenersi nelle fasi successive e cioè durante le nuove azioni che saranno intraprese in terraferma una volta sbarcato il grosso degli effettivi.

Si esercita il dominio del mare valendosi del potere marittimo, che è rappresentato dal complesso flotta da guerra, marina mercantile e basi navali. La flotta da guerra è costituita da squadre, il principale pilastro delle quali deve essere corazzato. Il naviglio ben protetto e poderosamente armato è insostituibile nella guerra marittima. Le unità corazzate sono e senza dubbio saranno le signore del mare sebbene l'arma sottomarina e quella aerea, incessantemente perfezionate, abbiano qualche volta riportato la vittoria sulle forze di superficie. Per prevenire nuovi pericoli e contrastare l'azione di queste armi, la concezione costruttiva della unità corazzata è stata modificata ed a quest'ultima sono stati aggregati nuovi elementi difensivi. Oggi si intende per *corazzata* una nave di linea accompagnata da naviglio minore che la protegga dal sommergibile e da incrociatori antiaerei e da portaerei che la difendano dall'aereo.

Il secondo elemento del potere marittimo, la Marina mercantile, comprende la flotta commerciale ed il suo personale, ambedue indispensabili per i trasporti in tempo di guerra; ed il secondo soprattutto per assolvere come riserva navale i servizi ausiliari della Marina da guerra. Nella denominazione Basi navali, vanno inclusi non soltanto gli arsenali dello Stato ma anche gli stabilimenti civili di costruzioni navali e gli elementi portuali come rimorchiatori, gru, dighe, moli, maone ecc.

Il dominio dell'aria si esercita con la flotta aerea e le sue basi. Se queste ultime sono lontane bisognerà disporre di un elevato numero di portaerei. Una volta effettuato lo sbarco dovranno essere allestiti al più presto aerodromi provvisori per mantenere il dominio dello spazio.

Accumulo del materiale e concentramento delle forze. — La preparazione dello sbarco comprende una prima fase, penosa e lenta, durante la quale si accumulano tutte le armi, le munizioni, i viveri e il materiale vario di cui il corpo di spedizione abbisogna. Si deve partire dal principio che in territorio nemico non si troverà assolutamente nulla.

Nello stesso tempo occorre concentrare le unità ed istruirle con simulacri di sbarchi in condizioni simili a quelle che dovranno poi essere affrontate. Saranno scelte ed esercitate con ogni cura le forze che saranno sbarcate quali avanguardie perchè incontreranno il maggior numero di ostacoli. A tutti si farà conoscere la passeggera influenza del mare sull'organismo umano ed i mezzi per evitarlo o per diminuire i suoi effetti.

La concentrazione di tutti gli elementi predetti deve essere ripartita in vari porti che dispongano di buoni mezzi d'imbarco affinchè questo possa essere effettuato con rapidità quando giunga il momento.

Preparazione dei trasporti e materiale navale. — È di capitale importanza la scelta dei piroscafi destinati al trasporto. Come norma generale devono possedere elevata velocità, affinchè il convoglio sia rapido; sono quindi preferibili i piroscafi passeggeri e certi tipi di navi (bananiere ecc.) Le navi da carico sono in generale lente, comunque tutte le unità prescelte saranno del tipo chiamato transatlantico.

Le forze debbono essere imbarcate sui trasporti per unità complete ed il comando militare delle stesse su ogni nave sarà esercitato dall'ufficiale di grado più elevato, in vista specialmente di accidente in mare, naufragio o avaria. Questi ufficiali saranno preventivamente istruiti sui

pericoli cui è soggetta una nave con carico mobile. Il carico deve essere distribuito in modo tale che ogni nave porti materiale d'ogni genere. Non è conveniente, per ragioni ovvie, caricare una nave di sole munizioni, un'altra di artiglierie, un'altra di viveri.

Oltre ai trasporti occorre preparare tutta una serie di elementi come rimorchiatori, motozattere, grandi barche a motore, navi cisterna ecc. ciascuno con la speciale funzione che il suo nome indica e che sono compresi nella denominazione di «treno navale». Per trasportare a terra il primo contingente si preparano pure imbarcazioni speciali atte allo sbarco degli uomini e del materiale necessario nei primi momenti. Queste imbarcazioni sono generalmente grandi barche o zattere a motore di costruzione appropriata per il trasporto di carri o di artiglieria e fornite a prora di una rampa mobile. I carri utilizzati debbono essere di tipo anfibio perchè è sempre possibile che debbano percorrere un breve tratto in acqua

Organizzazione dell'imbarco. — Accumulato il materiale e decisa la sua distribuzione fra i vari trasporti si provvede all'imbarco. Gli effetti o i viveri che potrebbero deteriorarsi in seguito a troppo lunga permanenza sulle banchine saranno imbarcati dopo tutti gli altri materiali.

In ultimo si procederà all'imbarco delle forze, le quali dovranno effettuarlo con la massima rapidità possibile, portando con loro le impedimenta leggere. Sarà utile provvedere preventivamente ad esercitazioni del genere, aderenti alla realtà.

Gli uomini debbono rimanere a bordo il minor tempo possibile. Magazzini e capannoni del porto non presentano generalmente condizioni igieniche tali da consentire il soggiorno a un elevato numero di persone. Potrebbero perciò prodursi con facilità malattie ed epidemie.

Questo imbarco rapido delle forze è uno dei principali fattori di successo perchè, una volta decisa la spedizione, il convoglio deve partire senza il minimo ritardo sull'ora fissata.

Navigazione del convoglio. — La formazione del convoglio o dei convogli è difficile e lenta così come la navigazione. Il personale della Marina mercantile non è abituato a navigare in formazione serrata con un piroscafo a prua, un altro a poppa ed altri ai fianchi, a distanze molto ridotte. Inoltre tutti i piroscafi debbono regolare la loro velocità su quella dell'unità più lenta, il che significa variare ad ogni momento il regime delle macchine. Al sopraggiungere della notte tutto si complica ancora di più perchè ogni luce deve essere spenta ed è necessaria molta pratica per navigare in queste condizioni. Ogni errore di manovra può portare ad una collisione con conseguente perdita di molti uomini e di materiale prezioso.

La protezione di ogni convoglio richiede una scorta formata di grandi unità, di unità antisommergibili, di unità antiaeree. La prima, costituita da corazzate, incrociatori e distruttori naviga indipendente dal convoglio, ma in vista di esso. La scorta antisommergibili formata da siluranti circonda il convoglio coprendolo dagli attacchi dei sommergibili e può rompere la formazione per reagire contro l'attacco nemico. Le portaerei e gli incrociatori ausiliari distribuiti nel convoglio lo proteggono contro i velivoli nemici e costituiscono la sua scorta antiaerea.

Scelta della località di sbarco. — La località di sbarco dev'essere scelta meticolosamente fra i tratti di costa meno indifesi e facilmente accessibili alle imbarcazioni Come norma generale bisogna sbarcare simultaneamente in vari punti per meglio dividere la possibile reazione nemica.

Meglio di tutto sarebbe entrare direttamente in un porto, dove lo sbarco del primo scaglione potrebbe effettuarsi molto rapidamente e dove la massa degli effettivi potrebbe giovarsi dei moli d'attracco Ma ciò sarebbe possibile soltanto se elementi amici, già sul posto agissero simultaneamente. Mancando questa condizione si sceglieranno spiaggie senza bassi fondi, ampie e prossime al porto la cui conquista sarà l'obiettivo immediato.

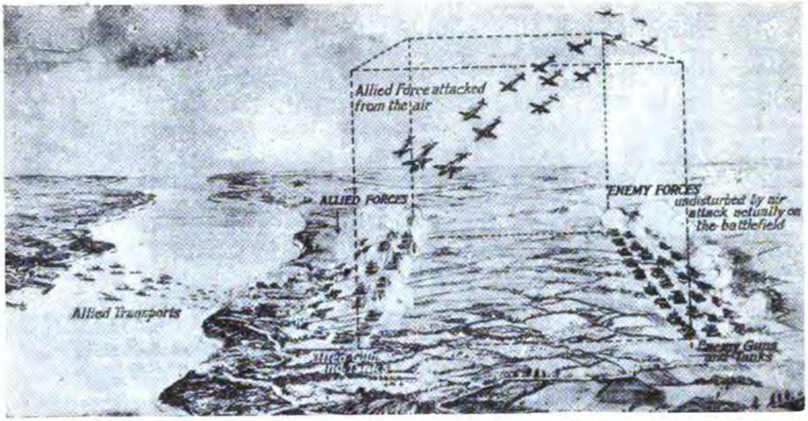
Sbarco del primo scaglione. — Dall'azione delle forze di avanguardia dipende in gran parte il successo o il fallimento dell'impresa. Queste forze scelte, che si distinguono per le loro particolari attitudini e per il loro spirito saranno comandate da capi risoluti i quali possibilmente conoscano il terreno. Le unità di avanguardia, ben provviste di armi automatiche e dotate della massima mobilità saranno accompagnate da carri leggeri, trasportati nelle imbarcazioni speciali. Del primo scaglione faranno parte anche truppe paracadutiste. Le une e le altre mireranno anzitutto a distruggere le difese costiere, ad occupare i punti dominanti, ad interrompere le comunicazioni nemiche, a facilitare, infine il rapido sbarco degli scaglioni successivi.

L'ora più opportuna per cominciare lo sbarco è quella dell'alba, perchè i preparativi si svolgono nell'oscurità della notte e poi rimane tutto il giorno a disposizione per compiere l'impresa.

Anche in questa fase è assolutamente necessario il dominio del mare e dell'aria per appoggiare energicamente le forze sbarcate quando, passato il primo momento di sorpresa sopravvenga la reazione terrestre, navale ed aerea del nemico.

Sbarco del secondo e dei successivi scaglioni. — Subito dopo neutralizzate le difese costiere dovranno sbarcare gli scaglioni successivi, integrati da forze meno mobili, ma dotate di materiale d'artiglieria e di fortificazione per stabilire un fronte provvisorio il più profondo e solido possibile, prima che sopraggiunga la notte. Queste unità tenteranno la conquista

Mezzi da sbarco inglesi impiegati a Dieppe



Come potrebbe effettuarsi uno sbarco alleato in Europa... (Illustrazione tratta da una rivista inglese).

del porto vicino battendo dal fronte di terra le fortificazioni e le batterie costiere che proteggono il porto stesso. Se non esiste un porto in prossimità del punto di sbarco o se la sua occupazione è impresa difficile è necessario ed urgente procedere all'allestimento di un dispositivo di fortuna indispensabile per lo sbarco rapido e sicuro del grosso e del suo materiale, leggero e pesante. Alla preparazione di questo dispositivo concorreranno piroscafi e barconi che, servendo da base solida faciliteranno il lavoro dei pontieri.

Sbarco del grosso. — La navigazione del grosso sarà più difficile e pericolosa di quella dei primi convogli perchè, una volta segnalato, esso subirà gli attacchi degli aerei, dei sommergibili, delle forze di superfice nemiche. È probabile che subirà perdite, anzi, di queste bisognerà fare preventivo calcolo.

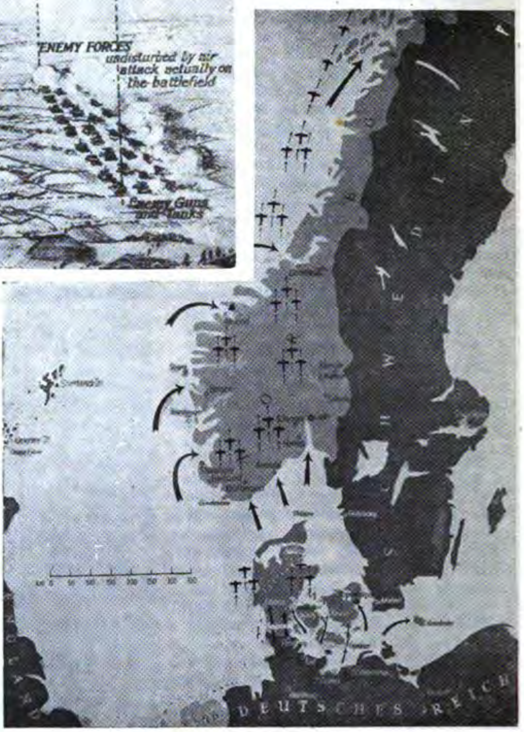
Anche la messa in terra del grosso deve essere rapida, affinchè i trasporti rimangano esposti il minore tempo possibile all'azione nemica. Al suo arrivo deve essere pronto lo sbarcatoio di fortuna, costruito in luogo riparato e perciò utilizzabile, con ogni tempo, giacchè una sua interruzione sarebbe fatale.

Una volta a terra la totalità delle forze e delle armi, bisognerà procedere ad un ampliamento del fronte ed allo sviluppo delle operazioni in conformità al piano prestabilito.

Protezione della linea marittima di rifornimento e sgombero. — Il corpo di spedizione sbarcato non potrà vivere sulle risorse del paese occupato e dovrà ricevere dalla sua base rinforzi, viveri, munizioni e materiali di ogni genere. Inoltre gli sarà indispensabile ed urgente sgombrare rapidamente i feriti, i malati, i prigionieri la cui permanenza nella zona d'operazioni risulterebbe imbarazzante.

Questi trasporti debbono essere effettuati via mare, mediante convogli scortati da forze navali. Ne risulta ancora una volta la necessità di possedere il dominio marittimo ed aereo. Se questo cordone ombelicale, attraverso cui le forze sbarcate si alimentano dovesse essere tagliato o soltanto disturbato, la situazione diventerebbe grave e l'operazione potrebbe finire in una catastrofe.

Appoggio permanente sui fianchi marittimi del fronte. — Stabilito il fronte terrestre la flotta ha una nuova funzione: coprire i fianchi, proteggendoli dagli attacchi delle unità navali nemiche e nello stesso tempo bombardare le linee dell'avversario, disturbandone il più possibile le fortificazioni, le comunicazioni e le artiglierie. Nell'assolvere questo compito l'unità da guerra si comporta come un forte mobile di prima linea ed agisce in stretta collaborazione con le forze sbarcate, seguendo le istruzioni che riceve dal comandante in capo. Allo scopo di svolgere il meglio possibile la sua funzione ed affinchè la cooperazione fra terra, mare ed aria sia più intima è indispensabile che vi siano comandanti ed ufficiali di collegamento.



Lo sbarco tedesco in Norvegia, dal mare e dall'aria.

Le unità navali utilizzate debbono essere fra le più potenti. Le corazzate sono indicate per coprire un fianco, però il loro impiego può essere pericoloso poichè, di fronte alle artiglierie costiere esse si troverebbero in svantaggio. Inoltre, navigando sempre in una determinata zona esse si esporrebbero troppo all'offesa dei sommergibili e delle mine.

Pericoli del reimbarco. — Ove, nel corso d'una operazione del genere, si imponesse la necessità di abbandonare la costa nemica, l'impresa potrebbe terminare in un disastro. Se uno sbarco è sempre arrischiato e difficile, il reimbarco sotto il fuoco nemico lo è ancora di più ed inoltre i pericoli di una ritirata terrestre si complicano mancando una zona di manovra. Bisogna infatti radunare in poche ore gli uomini ed i materiali che furono sbarcati nel corso di vari giorni. Una norma generale da applicarsi in tali frangenti consiste nel sacrificare il materiale per salvare la maggior quantità possibile di uomini. Conviene effettuare il reimbarco di notte; in quelle ore, per non allarmare il nemico bisogna desistere dalle distruzioni e si abbandona il materiale intatto. Il sacrificio è grande, ma le vite da salvare lo giustificano.

Reimbarcate le unità non cesserà il pericolo giacchè le navi saranno sottoposte per molte ore all'azione degli aerei e delle forze navali del nemico, che non mollerà la presa. Come nelle ritirate la nave immobilizzata per avarie o per azione bellica sarà sicuramente perduta, con l'aggravante che, se affonderà, gli uomini dell'equipaggio e del trasporto saranno destinati a perire giacchè nessuna altra nave del convoglio potrà indugiare per ricuperarli.

Lo sbarco di Gallipoli. — A complemento delle idee suesposte sarà interessante esaminare sommariamente le circostanze nelle quali si sono svolti i più recenti sbarchi ed i loro risultati. L'impresa di Gallipoli, fu tentata durante la guerra 1914-18 con lo scopo di occupare i Dardanelli. Vi presero parte forze inglesi,

australiane e francesi, in numero di 425.000 uomini. I preparativi, imponenti, compresero fra l'altro la creazione di basi a Salonicco ed in alcune isole greche. L'operazione si svolse allegramente, poichè le alte sfere del Governo inglese erano convinte che i turchi, deboli e disarmati non avrebbero «tenuto» a lungo. La realtà fu diversa e le forze sbarcate in vari punti incontrarono immediatamente la tenace resistenza di un nemico povero di materiali ma animato da un eroico spirito difensivo e conoscitore del terreno nel quale occupava posizioni privilegiate. Il disastro si accrebbe col sopraggiungere di rinforzi tedeschi, però alla fine della guerra potè essere provato che alla difesa presero parte soltanto un battaglione tedesco e un centinaio circa di ufficiali che, inquadrando le unità turche, seppero galvanizzare il loro spirito guerriero. L'anima di questa difesa fu il Generale di cavalleria Limav von Sanders, capo della missione militare in Turchia.

Nel corso dei combattimenti della squadra anglo-francese contro i forti all'ingresso dei Dardanelli, e per azione di siluri e di mine alla deriva gli inglesi perdettero le corazzate *Irresistibile*, *Ocean*, *Triumph*, *Majestic e Goliath*, i francesi il *Bouvet*. Molte altre unità subirono serie avarie. Gli anglo-francesi avevano l'enorme vantaggio di possedere il dominio assoluto del mare. Per il trasferimento a terra del materiale era stato improvvisato un imbarcadero affondando il vapore mercantile *River Clyde*.

Malgrado la loro schiacciante superiorità gli anglo-francesi non poterono raggiungere gli obiettivi che si erano proposti. Gli inglesi perdettero 31.389 morti, 9078 dispersi, 78.749 feriti; le perdite francesi non sono conosciute.

Sbarco in Norvegia. — Operazione d'alta scuola, il cui successo fu dovuto all'audacia ed alla decisione delle non numerose forze del primo scaglione.

I tedeschi avevano il dominio dell'aria, non quello del mare. Ma gli inglesi che in un primo tempo vollero impedire la navigazione dei trasporti dovettero desistere dal tentativo a causa degli sbarramenti di sottomarini e di campi minati organizzati dalla Flotta tedesca. La vittoria non fu conseguita senza perdite poichè gli incrociatori *Blucher* e *Karlsruhe*, e 10 cacciatorpediniere furono affondati dalle batterie costiere, dai campi minati norvegesi e dalla squadra inglese. Inoltre i sommergibili inglesi affondarono 80.000 tonnellate di piroscafi mercantili e l'1.5 p. c. delle forze trasportate. Se l'operazione fu ammirevole nel suo complesso, una delle sue parti merita speciale menzione, e cioè lo sbarco e l'occupazione di Narwick, porto situato a 1100 miglia dalle basi germaniche. Per assicurare il successo della impresa fu necessario impiegare come trasporti le navi da guerra, che per la loro elevata velocità potevano compiere il percorso in 30 ore. Fu utilizzata una flottiglia di 10 cacciatorpediniere ciascuno dei quali portò 200 uomini ed i materiali strettamente indispensabili. Il maltempo rese penosa la traversata, ma lo spirito che animava il piccolo corpo di spedizione gli diede la vittoria: il porto e la città di Narwick furono conquistati.

Gli inglesi, che avevano, come si è detto, il dominio del mare poterono intercettare i trasporti del secondo scaglione, destinati al predetto porto, con tutto il materiale e la situazione si fece critica quando i dieci cacciatorpediniere furono distrutti dalle forze navali inglesi che, appoggiate da una corazzata, entrarono nel porto. I tedeschi superstiti si ritirarono sulle montagne circostanti e sarebbero stati annientati se gli sviluppi della campagna non avessero costretto gli inglesi ad abbandonare la Norvegia.

L'avventura di Dieppe. — Sottovalutando l'organizzazione difensiva tedesca, gli inglesi si indussero a questo tentativo per creare il tanto «sollecitato» secondo fronte. Furono accuratamente selezionate ed addestrate le unità destinate all'impresa, i comandanti furono scelti fra i migliori e il materiale fra il più moderno.

La spedizione si incontrò casualmente durante la notte con battelli vedetta germanici che diedero l'allarme. Lo sbarco avvenne su vari punti d'un fronte di 25 chilometri che comprendeva il porto di Dieppe obiettivo principale del primo scaglione, costituito da una Divisione. La resistenza accanita dei posti costieri immobilizzò i «Commandos» fin dal principio e fece fallire lo sbarco. Il dominio dell'aria che in principio era degli inglesi passò immediatamente in mano tedesca e la reazione terrestre divenne ancora più violenta col sopraggiungere delle riserve germaniche.

L'ordine di reimbarco produsse il caos nelle forze inglesi che stavano combattendo da molte ore e che si trovavano premute da forze avversarie fresche. Fra morti e prigionieri gli inglesi lasciavano, così, almeno la metà della Divisione che era sbarcata. I carri, le imbarcazioni speciali e le armi di tutti i generi disseminate sulla spiaggia testimoniarono il gravissimo scacco subito.

Gli sbarchi giapponesi. — Il costante successo delle operazioni di sbarco giapponesi fa pensare che i nipponici impieghino metodi speciali o che i principi qui esposti siano erronei. Ma se si esaminano attentamente le circostanze nelle quali i vari sbarchi furono effettuati, si può concludere che i sistemi nipponici non contrastano coi concetti che siamo andati illustrando.

All'inizio delle ostilità il Giappone ottenne col colpo di Pearl Harbour e con l'affondamento delle corazzate inglesi *Prince of Wales* e *Repulse*, l'inutilizzazione delle squadre nemiche e cioè il pieno dominio del mare indispensabile per le ulteriori azioni nel Pacifico. Potè inoltre esercitare il dominio dell'aria grazie alla lontananza delle basi nemiche.

Le operazioni contro le isole di Guam e di Wake si risolsero in rapide vittorie dovute al dominio del mare e dell'aria ed al fatto che le guarnigioni erano scarse. A Wake, piccola base navale, gli americani erano circa 1600, la metà dei quali erano operai addetti alla costruzione del porto.

In Malesia gli inglesi basavano la loro difesa sulla forza della loro squadra; perciò la guarnigione della penisola era molto ridotta ed incapace di attendere alla difesa di tutta la costa. Si parla di 20-30.000 uomini. Bisogna ricordare che la penisola della Malesia ha una estensione di 237.000 chilometri quadrati ed un litorale di 2000 km.

Situazioni analoghe si verificarono a Borneo, nelle Filippine e nelle Indie olandesi.

(L'A. non fa cenno dello sbarco a Creta e della successiva conquista dell'isola, magistrale azione che fu svolta nella sua prima fase da unità paracadutiste e da forze aviotrasportate germaniche e nella seconda da forze di sbarco italiane provenienti, via mare, dal Dodecanneso).

Il "ponte umano" Giapponese

La preparazione: fatti e insegnamenti

Gli studi storici militari

del col. EMILIO CANEVARI

NEL numero di aprile della *Rassegna di cultura militare* si sostiene la tesi che «fino a quando dell'efficienza degli eserciti i fattori più importanti saranno quelli intellettuali e spirituali... la Storia costituirà ancora la base necessaria ad ogni nostra preparazione culturale e, prendendo in esame in passato, servirà a meglio prepararci per l'avvenire...» tanto più che essa «riesce ancora feconda di utili insegnamenti ritrovando le leggi, illustrando i *principi dell'arte della guerra, rimasti immutabili nel tempo* «e pertanto essa deve considerarsi, nella preparazione degli ufficiali, non soltanto come necessario complemento culturale ma *anche come importante materia professionale*».

Tali affermazioni contrastano con la tesi di coloro i quali ritengono che il tramutamento delle armi abbia dato alla guerra una fisionomia così nuova da far ritenere inutile attingere all'esperienza del passato.

Fra queste due opinioni così divergenti ci permettiamo, poichè abbiamo dedicato gran parte della nostra vita agli studi storici, di esporre ampiamente il nostro pensiero che abbiamo più incidentalmente illustrato nel precedente articolo *La guerra odierna* (1).

1. Incertezza dei dati storici.

L'idea di cercare nel passato insegnamenti per l'avvenire, di riconoscere nella storia la «maestra della vita» è vecchia probabilmente quanto l'uomo: se essa fosse applicabile integralmente è certo che l'umanità diverrebbe sempre più saggia e perfetta, il che, manifestamente, non è. Invece, chi ha studiato la storia sa che il suo maggiore insegnamento è che essa non insegna sempre ai posteri. Perchè? Per due ragioni: anzitutto i dati storici sono incertissimi e poi, quando si vuole, eventualmente, applicare gli insegnamenti storici, ci si trova sempre in situazioni nuove, davanti a circostanze reali del tutto differenti che consigliano o talvolta impongono tutt'altra soluzione.

Tanto per cominciare, è difficile l'*accertamento storico*; sapere cioè come andarono realmente le cose nel passato. In secondo luogo, è ancor più difficile l'*accertamento critico* e cioè la identificazione esatta delle cause in rapporto agli effetti: nella trama storica vi sono, sempre, infatti, tali lacune che questa identificazione completa è impossibile, e le lacune non saranno mai colmate dagli interessati. Infine, è estremamente ardua la *critica vera e propria* la quale cerca dagli avvenimenti del passato di trarre una norma per l'avvenire. Le difficoltà sono obiettive e subiettive. Obiettive perchè gli avvenimenti politico militari od anche solo politici sono immensamente complessi e le cause e gli effetti si intrecciano in modo inestricabile: parte enorme hanno delle forze individuali non valutabili o sconosciute. Subiettive perchè la verità interessa pochissime persone, mentre molti e potenti personaggi hanno sempre interesse a nasconderla o travisarla. Lodevoli sentimenti come l'orgoglio nazionale, il rispetto dovuto a certi personaggi viventi o anche trapassati a svisare la storia. Questi sentimenti agiscono più fortemente proprio sulle compilazioni storiche ritenute migliori e cioè sulle grandi relazioni ufficiali. Si consideri che la storia delle nostre campagne del Risorgimento è in parte ancora da fare: non parliamo poi della guerra del 1914-18! Essa si va, anzi, di anno in anno, sempre più velando di leggende. La storia, ufficiale o meno, risponde dunque assai raramente alla realtà. Ma siccome è un vantaggio assai forte nelle discussioni o nei consessi, per far accettare la propria opinione o dottrina, affermare che essa è basata sui fatti del passato, avviene che tutti cercano nella storia dei fatti isolati che si possono interpretare a proprio favore, oppure, trascurano la complessità di cui anzi si è detto, per dichiarare che i tali fatti hanno senz'altro la tale causa e quindi che ecc... Il semplicismo è una delle piaghe della storia. Questa viene sfrondata da ogni complessità e se ne traggono degli *schemi teorici*, delle dottrine di guerra le quali servono a far fare eccellente figura a coloro che inevitabilmente, dopo ogni grande conflitto, si vogliono ad ogni costo «trarre gli insegnamenti della passata guerra».

In tal modo, la storia si può davvero tirare da tutte le parti, come la Bibbia e Dante. L'esegesi è ricca di risorse. In un eccellente volumetto del 1914. *Essai sur la doctrine stratégique allemande* l'allora capitano di S. M. Daille ha messo chiaramente in luce che le due opposte dottrine; quella francese delle «avanguardie strategiche e del bataillon carré» e quella tedesca dell'attacco strategico «a priori» diretto sulle ali, pretendevano di basarsi entrambe sulla storia e di averne ottenuto la sanzione. Ciò dipende — dice Daille — dal fatto che la maggior parte degli autori «non solo ha interpretato i fatti a suo modo, seguendo il proprio temperamento, le proprie passioni e lo spirito della propria razza, ma, inoltre, la storia non ha spesso servito loro, disgraziatamente, che per fornire argomenti atti a difendere le tesi più o meno preconcette».

La critica storica militare costituisce dunque un terreno assai sdrucciolevole, data l'incertezza e l'arbitrio in cui naviga e quindi il pericolo di creare, schemi e dottrine lontane dalla realtà.

Quando, poi, essa diventa apologetica e cioè vòlta a scopi di esaltazione e di propaganda, naturalmente non ha più alcun valore obiettivo: come trarne tali «insegnamenti» per l'avvenire?

> *«Satirique flatteur, toi qui pris tant de peine*
> *«Pour dire que Louis n'a point passé le Rhin».*

scriveva Voltaire contro gli storici ufficiali di Luigi XIV. È un distico che si potrebbe ripetere parecchie volte, rivolgendosi a tanti scrittori «storici» di oggi e di ieri!

Non si può uscire da questo dilemma: o si crede che la storia possa servire a scopi di indagine, ad insegnare qualcosa: ad esempio a trovare elementi utili per la preparazione della guerra di domani, ed allora bisogna tutto sacrificare alla più pura ed assoluta verità obiettiva e cercar di raggiungerla per quanto possibile. Oppure si vuole scrivere la storia coperta di foglie di fico e adornata di pennacchi a scopo di apologia o di propaganda, ed allora è vano sostenere che vi si debba cercare «il segreto delle guerre future».

Clausewitz, che è stato un maestro dell'applicazione degli esempi storici allo studio della guerra, era però animato da viva diffidenza verso gli storici dottrinari e in ispecie verso coloro che vorrebbero, come già da noi il generale Guerrini, «tornare all'esame delle guerre più lontane nel tempo e delle antiche migrazioni e delle prime cruente sovrapposizioni di popoli». Sulla base di quali documenti?

È vero che, per quanto si riferisce all'antichità, ai documenti si sostituisce in genere la retorica, ma crediamo che questa non serva a far progredire la conoscenza della guerra. Clausewitz,

(1) *Nazione Militare* – Fascicolo di Aprile Maggio 1943.

invece, insisteva che colui che intende applicare gli studi storici alla guerra, *« deve prepararsi a questa sacra impresa come a un lungo pellegrinaggio, deve sacrificare ogni distrazione, non indietreggiare davanti ad alcuna fatica... innalzarsi al disopra della propria vanità e delle false vergogne per dire la verità, tutta la verità, null'altro che la verità »*.

Ma è questo possibile nell'insegnamento scolastico storico militare?

2. Il dottrinarismo.

Nelle nostre scuole militari, seguendo in questo i Francesi, la storia militare è stata finora propinata a grandi dosi e impiegata soprattutto per dimostrare la fondamentale importanza dei famosi e non mai abbastanza lodati «immortali principî», attenendosi ai quali si sarebbe sicuri di vincere e, inoltre, di far buona figura nell'Accademia dei Grandi Capitani che, nell'Aldilà attendono, con il manoscritto sul tavolo, i loro successori candidati all'immortalità.

Preziosissimi sarebbero dunque questi «principî»: dovrebbero essere scritti a lettere d'oro sui portoni di tutte le caserme. Disgraziatamente, questo non è. Disgraziatamente si verifica il fatto che i sostenitori dei sacri principî non sono andati d'accordo nell'enunciarli; disgraziatamente, infine, i sacri principî, se qualcuno li enuncia, sono in contrasto fra loro così che, quando si tratta di applicarli, ci si trova sempre nel dubbio. Chi, invece, dogmaticamente, viene poi a criticare, trova sempre un sacro principio che è stato osservato — donde la vittoria — o che è stato violato, con la sanzione della sconfitta. Ma questi espedienti scolastici non hanno alcun punto di contatto con la guerra reale e servono solo a storcere le idee dei giovani ufficiali.

Fin dal 1884 nel suo lucido, classico volume su *La Difesa dello Stato* il generale Perrucchetti si elevava contro i sacri principî scrivendo: *« Mi permetterà dunque il lettore di affermare — e ne darò la dimostrazione anche nel corso di questo studio — che le frasi dottrinariariamente sonore sui grandi princìpî dell'arte della guerra furono e sono ancor oggi, nel campo delle idee militari, lo scoglio più insidioso, il nemico più funesto. Esse sono il consigliere più pericoloso per i giovani ufficiali e la principale causa di quegli errori che sul campo di battaglia si pagano a prezzo terribilmente caro. La smania di catechizzare ha portato sovente a formulare numerosi precetti cui si dava il prezioso nome di principî, mentre non erano, talvolta, che deduzioni incomplete o affatto superficiali.*

Con uguale giustezza un altro nostro scrittore militare di gran cuore e di grande ingegno, il colonnello Cesare Airaghi scriveva quasi contemporaneamente: *« Certi principî sommi non sono errori, no, ma non sanno di nulla, sono pure identità. Tale è quello di De Cristoforis: « La vittoria è decisa dall'urto della massa ». L'urto della massa è la guerra; ora, che le vittorie si producono in guerra è una verità che dice troppo poco. Si dice che la verità utile è quella che ne deriva, cioè che vince la massa più forte; ma che cosa vuol dire « più forte? » Più numerosa? Più agguerrita? Meglio armata? Più coraggiosa? Chi ci dà il coefficiente di ciascuno di questi elementi di forza? Il modo di valutarlo? Il più forte è quello che vince; come si vede, questa è una identità »*. (C. AIRAGHI, *Scritti vari*).

Si vede da queste citazioni come non sia molto progredito, in sessant'anni, il nostro pensiero militare! Nel 1884 i nostri migliori scrittori militari propugnavano il rinnovamento di questo pensiero secondo un criterio *positivo e realistico;* oggi si parla ancora di estrarre dalla Storia gli immortali principî, esattamente come faceva il precursore della scuola dogmatica; il maresciallo di Francia Puységur, autore, nella prima metà del '700 del volume *L'art de la guerra par principes et par règles*, quell'arte della guerra che naufragò a Rossbach.

3. Dogmatismo e storicismo.

Naturalmente, i sostenitori dei principî citano Napoleone che a S. Elena, contrariamente a quanto aveva fatto in tutte le sue campagne, affermò sulle orme di Jomini che i principî che si debbono seguire in guerra sorgono dallo studio della storia... ma Napoleone è stato tanto grande come capitano quanto mediocre come critico storico. Nato nel secolo dell'illuminismo e con una educazione eminentemente settecentista, egli concepiva la storia come Puységur e cioè in senso completamente antistorico.

Infatti, quello che vi è di più strano in questa disputa è che proprio i più dogmatici sostenitori degli studi storici intendono impiegare la storia a controsenso.

Il procedimento dei dogmatici è questo: « Ricercare nelle campagne di guerra quelle modalità di azione che risultano a tutte comuni, quelle forme che generalmente hanno avuto buon esito, e innalzare queste modalità e queste forme alla dignità di « principî », impiegandole come pietra di paragone per valutare altri avvenimenti militari — e cioè per la critica — e come base per una intangibile teoria della guerra » (1).

Questo procedimento prescindendo dalle grandi difficoltà pratiche di cui abbiamo già detto — costituisce un vero *tradimento alla storia.* La essenza della storia è *il suo continuo fluire* e pertanto la filosofia romantica e storicista del XIX secolo giustamente si è alzata contro quella illuminista del XVIII, impregnata di principî e di dogmi. La storia è creazione, e quindi storia e dogmatismo sono agli antipodi. Clausewitz, rappresentante del pensiero romantico e storicista si è opposto con veemenza ai principî di Bulow e di Jomini sostenendo che *« una dottrina generale della guerra è impossibile »*, che lo studio storico è un semplice alimento per lo spirito dei capi, che *« ogni epoca ha le proprie forme di guerra, le sue condizioni restrittive, i suoi pregiudizi »* e dichiarando: *« Dobbiamo vedere nella guerra e nelle forme che essa riveste un prodotto che porta l'impronta delle idee, dei sentimenti e dei rapporti dominanti al momento della sua nascita »*.

La parte più importante dello studio storico-militare sta appunto nel rilevare come le caratteristiche belliche di ciascuna epoca corrispondano alle condizioni politiche, sociali e scientifiche di essa. Non si possono giudicare gli avvenimenti militari ponendoli tutti sullo stesso piano e misurandoli alla scala dei famosi «principî»; bisogna invece giudicarli *riportandosi con la mente alle concezioni e all'ambiente speciale dell'epoca.*

Solo questa è la chiave di una critica razionale. Seguendo tale via e non quella degli immortali principî, cesserà anche lo spettacolo che danno certi dogmatici quando paragonano i meriti dei grandi capitani assegnando, quasi, a ciascuno di essi un punto accademico. La guerra non è un'accademia: è un grande dramma, altamente umano, e il suo scopo è la vittoria, comunque ottenuta.

Del resto, questa maniera, la sola vera di considerare la storia è tipicamente italiana. Lasciamo pure da parte la filosofia di Vico precursore dei romantici, e l'idealismo, ma, restando nel solo campo militare, rammentiamo che il *relativismo storico* è appunto quello che ha informato i maggiori scrittori militari italiani, dal Blanch al Barone e ai loro successori contemporanei. Tale è la via della verità feconda, mentre la via dei sacri principî, alla francese, non può condurre che all'errore e fare, della teoria, come ha sempre fatto, la risibile antitesi della più evidente realtà.

Se si volesse, quindi, fornire ai giovani ufficiali, una cultura storica concepita con larghezza di vedute, i cui concetti trovassero la loro continuazione naturale nella vita e nel corso della carriera, occorrerebbe un insegnamento che non ripetesse il giuochetto dei sacri principî ma invece mettesse in chiara luce:

a) che la guerra si caratterizza, nasce e si sviluppa a seconda delle condizioni politico-sociali e scientifiche di ciascuna epoca, e che da queste condizioni dipendono la organizzazione degli eserciti e la condotta generale della guerra;

b) che la guerra è la continuazione della politica con altri mezzi e *non già una cosa indipendente*, onde lo studio degli scopi e dei mezzi, che sono diversi per ciascuna guerra;

c) che, entro questa cornice, la condotta della guerra non è già l'applicazione dei sacri principî, ma, sia nell'aspetto tattico che in quello strategico, una questione artistica, *un insieme di espedienti* (2) onde, lo studio dei criteri che guidarono i capitani nelle singole campagne.

Su quest'ultimo punto ci piace riportare quanto magistralmente ha scritto il generale Francesco Grazioli nella sua mirabile *Battaglia di Rivoli*: « Siamo dunque, in sostanza nel puro campo dell'arte, dove spaziano sovrani e rifulgono come astri di prima grandezza i grandi capitani di ogni età; *i quali non furono tali perchè obbedirono a sommi, immutabili principî, scientifici o dottrinari; ma perchè possedettero in eccelso grado il senso artistico della guerra ed ebbero da natura doti di ingegno e di carattere così eccezionali da intravedere con mirabile chiarezza la via della vittoria e da resistere senza piegare al terribile tormento morale che la creazione artistica bellica produce sempre sul condottiero mentre è in azione »*. (Cap. II, pag. 79).

Ma si è studiata così la storia militare nelle nostre scuole? Purtroppo, fino a ieri si è invece spesso insegnata la storia quantitativamente senza ricercarne l'essenza e la continuazione nella vita reale, che è quel che più conta. Così l'allievo, costretto ad impa-

(1) Abbiamo già espresso la nostra opinione contraria alla teoria dogmatica dei principî tratti dalla storia nell'articolo *Alle fondamenta della critica militare* pubblicato dalla « Rivista Aeronautica » nel febbraio del 1934. Per non ripeterci, ad esso rinviamo i lettori che si interessino dell'argomento.

(2) Moltke ha detto che « la strategia non è che un sistema di espedienti » e Ludendorff ha aggiunto che anche la tattica è un sistema di espedienti. La Eccellenza il Maresciallo d'Italia Enrico Caviglia, che è, per noi, il Maestro di coloro che sanno, ci consigliò a questo proposito di sostituire la parola « sistema » perchè scomparisse anche l'apparenza formale di una sistematica nella condotta della guerra e delle operazioni.

rare artificiosamente una gran quantità di materia, la dimentica dopo gli esami e non gli resta che il tedio e il terrore dello studio storico, oppure il dannoso convincimento che, sapendo qualche formula astratta, conosce il modo di far la guerra.

Per mostrare quali possano essere le conseguenze, in un allievo di Accademia di tanto studio storico, gioverà un piccolo ricordo personale. Molti anni fa, mentre frequentavamo la Scuola di Applicazione di Parma, un nostro camerata, interrogato dall'insegnante di tattica, sul terreno, circa la modalità che avrebbe deciso per passare un fosso col suo plotone (inesistente) rispose testualmente: « Sarei d'opinione di passare con la sinistra avanti a mo' di Federico II alla battaglia di Leuthen ».

Un sempice sergente, con la testa non ingombrata e non sconvolta da tre anni di storia militare e di « sacri principi » avrebbe col suo buon senso risolto subito il problema.

4. L'insegnamento storico.

Infatti, la storia non può essere ingerita facilmente da tutti. Essa presenta dei pericoli gravissimi, specialmente per i giovani ufficiali. Il primo di questi è di divenire *pura erudizione* di produrre cioè individui che, non avendo la forza intrinseca per assimilarla e fonderla con la vita di ogni giorno, divengono delle enciclopedie ambulanti mentre ritengono di essere veramente colti:

La storia non può essere digerita e utilizzata (cioè applicata alla vita reale) che da personalità forti e completamente formate. Se ciò non è, l'eccesso di studi storici indebolisce la forza plastica della vita e sgretola le personalità.

Federico Nietzsche, nella seconda delle sue *Considerazioni inattuali* così descrive i danni portati da una educazione prevalentemente storica: « Il giovane comincierà la sua educazione imparando ciò che è la cultura: egli non apprenderà ciò che è la vita e, a forte ragione, ignorerà l'esperienza della vita. Questa scienza della cultura gli sarà infusa sotto forma di scienza storica: il suo cervello sarà, cioè, riempito da un quantità di nozioni tratte dalla conoscenza, invero molto indiretta, delle epoche passate e non dalla esperienza diretta della vita. Il suo desiderio di apprendere qualcosa per sè stesso e di sviluppare in sè un sistema vivente, completo di esperienze personali, sarà fatto tacere e, in certo modo stordito dalla visione di un miraggio opulento, come se fosse possibile riassumere in sè, in pochi anni, le conoscenze più sublimi e meravigliose di tutti i tempi e particolarmente delle epoche più grandi..... ».

Questo sistema di educazione storica ha pertanto, innegabilmente, il grave difetto di intaccare i caratteri meno forti e di astrarre dalla realtà delle cose e dalla realtà umana attuale per isolarsi nella contemplazione del passato.

« Nel campo militare, esso è indubbiamente una delle cause del *conservatorismo* che, non a torto, si rimproverare a molti organismi militari. Quando si vive fuori del proprio tempo, col pensiero riempito dalle gesta del passato che si sogna di far rivivere, è molto difficile che si scorgano i segni precursori dell'avvenire, che sono quelli che più interessano. Avvengono allora quelle sorprese circa il carattere della guerra che si sono verificate all'inizio del primo conflitto mondiale..... ». Così concludevamo, nel nostro citato studio del febbraio 1934. Non sembra che gli avvenimenti posteriori ci abbiano dato torto.

Il gen. Giulio Douhet, in uno dei suoi brillanti articoli pubblicato nella *Rivista Aeronautica* del giugno 1928 così ribadiva incisamente:

« L'esperienza del passato è molto opportuna per preparare l'avvenire e nel passato si trova tutto..... Basta adattarlo. Spesso si rischia di fare qualcosa di simile a quello che càpita quando si usano i vecchi abiti del nonno defunto per rivestire i nepotini. Spesso capita di trovarsi, allo scoppio di una guerra, preparati a combattere non quella, ma la precedente. Ma ciò non ha alcuna importanza: c'è lo Stellone. Poi, finita la guerra, se ne distillano altri insegnamenti che, in definitiva, non rappresentano altro che la constatazione degli errori commessi. Applicando questi insegnamenti, ci si prepara come se si dovesse combattere ancora quella guerra. E quando viene la nuova, si è preparati per la vecchia. E curioso che, fra tutti i distillatori degli insegnamenti delle passate guerre non ve ne sia uno che abbia distillato questo, l'unico forse: che *guardando indietro non si va avanti* ».

In conclusione, noi riteniamo che la preparazione alla guerra deve essere basata semplicemente sulle condizioni politico-sociali e scientifiche del proprio tempo, considerati gli obiettivi politici che si vogliono conseguire e non altri, nei riguardi dei probabili avversari e non di altri, e mirando a creare quei mezzi che per il raggiungimento di quegli scopi appaiono necessari. Ci si può servire della storia, ***nelle sue parti ben accertate,*** non già per seguirla fedelmente come vorrebbero gli « storici », non già per estrarne principî immutabili come i dogmatici, ma soltanto quale ***mezzo di discussione e di analisi.*** Ma questo lavoro non può essere svolto che da ***una ristretta cerchia di ufficiali*** completamente maturi e che, possedendo già una solida esperienza personale della guerra o, almeno del servizio militare, non si lascino attrarre dalle lusinghe di una storia ***attenuata, abbellita*** e ***semplificata*** per creare chimere di « sistemi » e di « dottrine » lontane dalla realtà delle cose.

Quando fossero stabiliti gli *scopi* della preparazione, per determinare i *mezzi* si dovrebbe procedere semplicemente, con un sano metodo logico e critico, senza lasciarsi deviare nè dagli esempi storici nè dai presunti principî.

« La condotta di Moltke — scrive il generale von Berhardi nel suo volume *La Guerra d'oggi* — sembra appunto provare che non si debbono applicare ad una guerra gli insegnamenti del passato che nella misura in cui sono compatibili con le condizioni presenti. Egli fu un uomo il cui spirito lavorava ***liberamente*** nel dominio delle operazioni militari. Mai ha sprezzato le lezioni dell'esperienza, ma non vi si è mai attenuto. Egli guardava innanzi ed i suoi sforzi tendevano sempre a sviluppare gli elementi esistenti secondo i mutamenti e le innovazioni che si annunciavano ». E conclude con grande giustezza: « Bisogna liberarsi dall'influenza delle opinioni correnti, occorre invece approfondire e sviluppare in tutti i sensi l'idea che ci facciamo in una guerra futura. Si debbono seguire tutti i fenomeni di questa guerra, per quanto possibile, ***fino alle più estreme conseguenze***, e, nell'imagine d'insieme che si svolge allora nel nostro spirito, cercare con logica ***implacabile*** di riconoscere le cause di debolezza e gli elementi decisivi. Se ci si impegna senza preconcetti in questo lavoro, se si tiene in briglia l'immaginazione, se non si abbandona il terreno della ***stretta realtà***, la guerra dell'avvenire scoprirà il suo mistero allo spirito dell'indagatore. La sfinge parlerà e noi conosceremo la legge della supremazia futura. Ma se, per contro non si vuole attingere che all'esperienza delle passate guerre senza voler analizzare ulteriormente i fatti, se si cerca solo di riattaccare in modo più o meno meccanico ***le nuove scoperte alle vecchie abitudini***, bisogna rinunciare a dominare la situazione e ad utilizzarla a proprio profitto. La guerra dell'avvenire resterà un oggetto mal definito, vago, un enigma di cui si attende e si spera la soluzione dagli avvenimenti futuri. ***Il dovere è di risolverlo preventivamente*** ». (Cap. I).

5. La storia e i fattori intellettuali e morali.

Non siamo dell'avviso che l'insegnamento storico abbia soprattutto efficacia per consolidare le forze intellettuali e morali e che l'opposizione ad esso derivi soprattutto dai materialisti. Abbiamo dimostrato come questa opposizione abbia, in realtà, fondamenta ben più profonde, ma è anche utile considerare quanto vi sia di vero nella asserzione che fino a quando i fattori più importanti saranno quelli intellettuali e spirituali, la Storia costituirà la base necessaria di ogni nostra preparazione culturale.

Anzitutto dobbiamo sgombrare il terreno da una credenza che è tanto generalizzata quanto poco giustificata e cioè che i capi militari siano e debbano essere soprattutto ***degli intellettuali***, delle persone eminentemente colte. Proprio la Storia dimostra che questo non è non può essere. Le doti principali di un vero capo militare sono indubbiamente, primo, il *coraggio fisico e morale*, poi la *forza d'animo* e cioè il *carattere*, poi le forze propriamente ***intellettuali.*** Ma queste ultime, per quanto riguarda la guerra e in ispecie la sua condotta, non si debbono confondere con l'erudizione e in ispecie con l'erudizione storica. Si tratta di forze ben differenti e precisamente di quella profonda intelligenza che permette di penetrare oltre l'incertezza che regna sovrana nel campo della guerra e fa istintivamente scegliere la giusta via e perseverare in questa. « *Una intelligenza* — dice Clausewitz — *che anche in mezzo alla oscurità intensa che la circonda conservi una luce interna sufficiente a condurla al vero ed il coraggio di seguire tale debole luce* ».

È una intelligenza che non vive di reminiscenze storiche ma è composta di *colpo d'occhio istintivo* e di *risolutezza*. Per quanto la risolutezza sia anch'essa una dote del carattere e non dell'intelligenza si deve riconoscere che indissolubilmente legata al colpo d'occhio in quanto le due qualità debbono reciprocamente sostenersi ed eccitarsi.

Il colpo d'occhio e cioè la giusta valutazione che sa integrare con un calcolo mentale tutti gli incerti elementi della situazione per trarne la decisione finale che è l'atto proprio del Capo, deriva indubbiamente dalla *esperienza personale* (giusta stima delle efficienza propria e del nemico) e dall'affinarsi dello spirito dei capi che si può conseguire con lo ***studio storico*** « con l'esempio — dice il gen Grazioli nell'opera citata — di quanto seppero fare i maggiori uomini di guerra nelle rispettive età e nelle varie circostanze in cui si trovarono ad operare. E ciò è vero comunque proceda la trasformazione dei

mezzi in rapporto al vertiginoso cammino del progresso umano, imperocchè se una cosa c'è veramente di immutabile questa è lo *spirito dell'arte*, il quale fatalmente è il medesimo, comunque mutino i mezzi di cui possono disporre gli eserciti combattenti ».

Ecco il nucleo di verità che esiste realmente nelle affermazioni dalle quali dissentiamo. È lo *spirito dell'arte che rimane immutato e non già rimangono immutati i principî operativi*. È l'esempio della forza d'animo dei capi militari del passato, della loro energia nella tempesta che può, se è sostanza oramai assimilata e venuta a far parte integrante del sangue e del cervello del capo militare che può corroborarne lo spirito al momento delle grandi decisioni.

Ma si tratta allora di una *forma particolare* di studio storico che non ha nulla a che vedere con la storia militare che comunemente si insegna nelle nostre scuole. Questa forma particolare è stata esattamente definita dal generale Severino Zanelli, nella prefazione del suo libro « *Uomini di guerra dei tempi nostri* » — uno dei cinque o sei libri che valgano realmente in tutta la letteratura storico-militare italiana — con queste parole: « Ho cercato i ricordi *nelle guerre dei tempi nostri* perchè, guerreggiate in condizioni politico sociali e militari che in molta parte durano ancora, mi parvero più ricche di insegnamenti.

« Ho voluto dar rilievo *agli uomini anzichè ai fatti* perchè l'uomo, checchè dicasi da taluno oggidì, è stato sempre e sarà, l'artefice massimo della storia..... Ho, per giunta, inteso fare opera educativa. Ora, di trattati e di dissertazioni sulla educazione, di sermoni sulla virtù militare, ne abbiamo già molti, ma io penso che la virtù sia tanto più bella ad efficace quando ci appaia in carne ed ossa quali siamo noi e che allo studioso che la contempla nella viva realtà debbano tornare meno gravi la fatica e la noia » (1).

Ecco il giusto punto di vista. Ma si converrà, dopo quanto sopra abbiamo detto, che per esercitare la sua benefica influenza, questa forma particolare di studi storici deve trovare un terreno fondamentale bene adatto e cioè l'animo di fuoco, il ferreo carattere di un capo militare degno di questo nome, altrimenti sarà un seme che si disperde nell'arida sabbia. Con niente non si fa niente. Si potranno profondere quintali di « sinossi » di storia militare su disgraziati allievi, ma il risultato sarà negativo se mancano le doti fondamentali *che sono quelle del carattere*. Poco male, si dirà, se fra tanta scienza sparsa, un briciolo troverà il terreno adatto. Molto male, però, se questo insegnamento storico costituisce non già una generosa elargizione di ponderosa erudizione, ma diviene invece una *materia professionale* come è stata finora e cioè *un mezzo di selezione* per determinare la carriera degli ufficiali e quindi per la formazione degli alti gradi delle Forze Armate.

E qui il discorso si fa più ampio perchè investe l'intero problema della formazione delle gerarchie militari.

6. L'intellettualismo e la selezione.

Nel 1937 il generale francese Debeney, già comandante di una Armata in guerra e, dopo la pace di Versaglia, della Scuola di guerra di Parigi e del Centro di Alti Studi militari, pubblicava il volume *La Guerre et les Hommes* il quale, per la personalità dell'autore e per il momento in cui vide la luce — alla vigilia della nuova guerra — presenta particolare interesse. In esso il gen. Debeney, fra l'altro, si leva energicamente contro il sistema dominante in tutta la Repubblica, cioè quello di creare una classe dirigente sostituendo all'antico privilegio della *nascita*, caduto definitivamente nel 1830, il privilegio dell'*istruzione*.

La Francia — scriveva il gen. Debeney — è soffocata dal sistema, che giustamente è detto del *mandarinismo*, in quanto, come avveniva nell'antico regime cinese dei mandarini, tutte le leve di comando sono affidate a gente scelta in seguito ad esami ed a concorsi e, in ultima analisi, ai *meriti letterari*. Un giovane che esce da una università con un'alta classifica è marcato « ottimo » per tutta la vita pubblica: il legislatore gli accorda tutti i privilegi, fra l'altro, quello di non figurare nemmeno un giorno fra la truppa, fra gli uomini che dovrà un giorno comandare, poichè egli è già candidato ufficiale e virtualmente tale.

L'origine intellettuale non costituisce una semplice presunzione di valore — il che sarebbe meno peggio — ma una stampiglia definitiva: viene poi il cameratismo interessato dei colleghi per la cui azione il privilegio viene ammesso senza discutere. La classe dirigente che ne è derivata è apparsa in tutti i campi debole, priva di iniziativa, rifuggente dalla responsabilità e con forza creatrice nulla: pronta, inoltre ad abdicare davanti ad una manifestazione di forza reale. Ma da che deriva, in sostanza quel privilegio? I metodi che l'istruzione pubblica segue in Francia favoriscono in tutti i modi l'uniformità burocratica e l'insegnamento diviene sempre più « imbottimento quantitativo di crani » invece che indicazione intelligente di un metodo di lavoro. Si cerca di ovviare al fallimento evidente del sistema, inasprendolo, e cioè si ampliano i programmi e si aumentano gli anni d'insegnamento.

Questa mentalità mandarina e questi metodi sono nefasti in ispecie nell'Esercito ove, insiste risolutamente il Debeny, sono le doti *del carattere* che debbono dominare. Invece, col reclutamento condizionato esclusivamente ai titoli di studio e con l'avanzamento legato al medesimo criterio, si lanciano nella vita e nell'esercito *non degli uomini giovani ma dei vecchi scolari*. E, quel che è peggio, la classifica della scuola ha influenza decisiva su tutta la carriera perchè determina l'anzianità. È invece chiaro che la prima importante selezione dovrebbe farsi dopo la trentina, quando già l'ufficiale ha servito a lungo ai Corpi e ha dato la misura delle sue capacità reali o quando ha già fornito prove in guerra poichè, come è ovvio, i servigi resi in guerra costituiscono un criterio di scelta che deve predominare.

Anche per gli ufficiali della riserva il mandarinato genera dei privilegiati perchè le due categorie di allievi ufficiali di complemento, quelli provenienti dalle cosidette « grandi scuole » e quelli usciti delle « piccole scuole » hanno di comune la dispensa dal servire, sia pure per breve tempo, con la truppa: dopo qualche mese di scuola essi passano ai Corpi come ufficiali. Vi è bensì una terza categoria composta di elementi di truppa senza titoli di studio ma che emergono per qualità fisiche e di comando: essi, dopo sei mesi ai corpi passano alle scuole ufficiali di riserva e dopo altri sei mesi tornano come ufficiali ai Corpi; questo reclutamento, dice il Debeney, è eccellente ed egli propugna il relativo sistema per tutti gli ufficiali di riserva.

Quanto all'istruzione dei quadri, il Debeney consiglia soprattutto di *ridurre i programmi*, sopprimendo senza pietà tutto quanto non è assolutamente indispensabile in guerra.

Lo scopo non è infatti di avere degli allievi istruiti; lo scopo è di favorire la formazione di capi che siano capaci di risolvere i problemi tattici, sotto la loro responsabilità nelle gravi situazioni di guerra.

Quest'ultima conclusione del generale Debeney è tanto più coraggiosa in quanto combatte a fondo un sistema, che è caratteristico, tipico della mentalità e del carattere francese: la tendenza cioè a creare in tempo di pace dei minuziosi perfetti « codici tattici » (1) mentre lo scopo dei « colti » ufficiali sarebbe di applicarsi esattamente in guerra. È questa una mentalità da cui non possono uscire che dei pallidi allievi seguaci di teorie astratte, e non dei capi militari che rivendichino il fiero diritto all'iniziativa sul campo di battaglia e si pongano così nelle condizioni migliori per conseguire la vittoria.

La cosa era così nuova e impensata per la Francia che, naturalmente, non fu neanche presa in considerazione. Tutti pensavano il contrario. Nella *Revue des Deux Mondes* del 15 gennaio 1940 e cioè in piena guerra, il generale Serrigny già capo dell'ufficio delle operazioni del gen. Pétain esaltava invece il sistema francese di formazione dei quadri permanenti, e così lo contrapponeva al sistema tedesco in vigore nel nuovo esercito:

« Tutti i candidati (in Germania) meno gli ufficiali di riserva richiamati, sono astretti dapprima al Servizio del Lavoro ove non apprendono niente, poi ad un anno di presenza come soldato e sottufficiale in un Corpo di truppa ove il loro spirito non si forma certo. Solo dopo questi 18 mesi presso a poco perduti, essi entrano nelle nuove scuole militari di Dresda, Monaco, Hannover, Potsdam ove non soggiornano che 9 mesi. Essi vanno poi a passare due mesi alla Scuola di applicazione della rispettiva arma, e entrano al reggimento come aspiranti. Così la loro istruzione non va oltre gli 11 mesi mentre noi riteniamo in Francia che *quattro anni* siano necessari alla formazione di un ufficiale di artiglieria e dei carri ».

Chiunque conosce davvero la guerra, chiunque sa che l'ufficiale non deve essere nè un « tecnico » nè un pedagogo ma sempre un *capo* e un *educatore* e che le nozioni tecniche necessarie in guerra, anche con i mezzi più moderni, sono semplici (perchè si tratta dell'*impiego* dei mezzi stessi e non della loro *costruzione*) si rende conto, invece, come la via scelta dai tedeschi sia ottima e quella francese, pessima. Non solo, infatti, è inutile perdita di tempo far studiare a un candidato la teoria elettromagnetica per impiegare il telefono o la matematica superiore per consultare le tavole di tiro, ma è eminentemente dannoso, anzi, nefasto, far dipendere da queste conoscenze astratte la classifica dell'ufficiale, facendola ripercuotere su tutta la carriera, cioè, insomma, subordinare ad esse l'*avanzamento*.

Innumerevoli, prove hanno dimostrato nel precedente conflitto e dimostrano nel conflitto in corso che, per la composizione dei

(1) Lo stesso sentimento inspirava anche il colonnello Enrico Barone nello scrivere « *I grandi capitani* », un altro dei cinque o sei libri cui abbiamo accennato.

quadri, la *scelta* migliore è quella fatta fra gli elementi più energici provenienti dai Corpi e rivelatisi degni del comando in combattimento e che la loro selezione per i gradi superiori e cioè l'*avanzamento* deve essere fatto in base alle doti di carattere e non alla sola cultura o erudizione.

« Ho veduto coi miei occhi, in circostanze tragiche annichilirsi, fra lo stupore generale, delle intelligenze ritenute eminenti ed emergere invece uomini modesti dal sano giudizio e dal fermo carattere, che dominavano gli eventi e attiravano la generale fiducia ». Così si esprime il gen. Debeney riferendosi alla guerra passata.

E il Führer tedesco, nel suo memorabile discorso al Reichstag del 30 gennaio 1939 così analogamente sintetizzava i risultati di un anno di guerra: « ... In tutti i posti di comando, non è la scienza che decide, ma la innata capacità al comando e quindi, in gran parte, il senso della responsabilità, la decisione, il coraggio, la perseveranza. In via di massima deve valere il principio che la mancanza di senso della responsabilità non deve mai essere colmata da una supposta istruzione scientifica di prim'ordine, *accompagnata da certificati*. Scienza e capacità di comando e quindi anche energia non si escludono a vicenda. Ma, dove vi fossero dubbi, non si deve mai, in nessun caso, far prevalere la scienza sul carattere, sul coraggio, sul valore, sulla risolutezza... Se io parlo di ciò a voi, miei deputati, lo faccio sotto l'impressione di un anno di storia tedesca in cui, più che in tutta la mia vita ho imparato come siano importanti e insostituibili tali virtù e come, nelle ore critiche, un solo uomo capace di azione pesi di più di mille deboli, ricchi di spirito ».

7. Il corpo degli ufficiali.

Ma, si dirà, l'insegnamento della storia contrasta forse questi sani criteri? Più di quanto non si creda, ed a prova citeremo il seguente passo fondamentale di un manuale di testo per la « cultura militare » in una nostra principale università. C. DE RYSKY: *I problemi della guerra moderna*. – Milano 1939.

« Pur col mutare delle forme e dei mezzi, la Guerra è stata costantemente governata da un certo numero di grandi principi generali: applicarli razionalmente ha avuto per frutto la vittoria, trascurarli ha avuto per conseguenza la sconfitta.

« In essi è riposta la Scienza; nella loro applicazione è contenuta l'Arte della guerra; la prima, possibilità di studiosi, la seconda, manifestazione del Genio...

« L'esistenza di questi principi dimostra la necessità dello studio della Scienza militare e quella di un corpo di tecnici ben preparati che di questo studio abbiano fatto lo scopo della loro attività. È questo il corpo degli ufficiali in servizio permanente effettivo, fra i quali si scelgono coloro che rivestono le più alte funzioni di comando ».

Queste affermazioni rappresentano, invero, la tesi tuttora dominante e cioè quella dei dottrinari seguaci di Puységur e di Jomini, che combattiamo con ogni energia perchè i fatti hanno dimostrato nel modo più palmare, più evidente il suo completo fallimento e, peggio ancora, i gravi danni che ne derivano. Ed è per questo che abbiamo, invece, insistentemente propugnate le idee di Clausewitz che da più di cento anni ha spazzato implacabilmente tutto ciò insegnando in qual senso si deve intendere una scienza della guerra, che cosa sia una dottrina di guerra e quali le doti di un vero capo militare.

Noi affermiamo quindi, in assoluto contrasto con il brano sopra riportato:

1) Una *Scienza della guerra* può concepirsi, e cioè esistono nel fenomeno bellico alcune uniformità, ma non si tratta di principi immortali estratti con metodo empirico e antistorico, bensì di ripetizioni di alcune parti dei fenomeni stessi, dissociati analiticamente;

2) Ad ogni modo, la constatazione di queste uniformità ha uno scopo di *pura conoscenza*, esattamente come avviene nel campo della scienza politica, e pertanto non si può ripercuotere direttamente sull'*azione*. Una teoria generale della guerra è impossibile;

3) Si possono però concepire delle *dottrine di guerra* e cioè delle norme di condotta. Ma esse sono limitate a un brevissimo periodo, dipendente dalle condizioni politiche, sociali, scientifiche dell'epoca e sono legate agli obiettivi politici e all'ambiente geografico di quella guerra che si considera. Esse non sono che utili indicazioni per i casi medi e più probabili, nei gradi inferiori ove i problemi tattici sono più semplici: possono valere come punti di riferimento per l'addestramento, ma non possono legare obbligatoriamente la libertà di azione e la responsabilità del comandante in guerra;

4) L'*arte della guerra* non consiste nell'applicazione dei famosi principi, bensì nel risolvere i problemi tattici e strategici mediante un insieme contingente di espedienti e di provvedimenti, nell'adattare reciprocamente scopo e mezzi basandosi sulla realtà esistente. Essa non è la manifestazione sublime di un presunto « genio » ma la estrinsecazione di quelle virtù di colpo d'occhio, di energia, di coraggio fisico e morale che sono *innate* — se affinate in parte dall'esperienza e dallo studio — nelle forti personalità atte al comando. Tutto il problema consiste nel far emergere queste personalità e non già gli eruditi di storia, e tanto meno di attendere il sovrumano « genio » e, meno ancora, di riporre le speranze in un regolamento dottrinario perfetto, compilato dagli uffici in tempo di pace e da applicarsi fedelmente in guerra;

5) Il Corpo degli ufficiali non è un Corpo di tecnici: l'ufficiale deve essere anzitutto un *capo* e poi un *educatore*. La guerra non è una costruzione per cui occorra un corpo di ingegneri dotati del Manuale del Colombo, è un dramma terribile che può essere dominato solo da personalità dal ferreo carattere e che sentano fermamente nel loro animo il *diritto al comando;*

6) Come educatore, l'ufficiale non deve insegnare i sacri principi, deve invece anzitutto instillare nei dipendenti queste decisive forze morali: la *disciplina*, l'*onore militare*, il *sentimento del dovere*, la *fedeltà alla bandiera*, il *cameratismo*. Per questo, deve possedere tali doti in altissimo grado;

7) Inoltre, come educatore, l'ufficiale deve insegnare ai suoi dipendenti a *fare la guerra* e ciò mediante un addestramento pratico, sul terreno, duro, ripetuto, continuo, geniale, in modo da costituire quelle unità solide e manovriere che, sul campo di battaglia potranno impiegarsi, non già sempre nello stesso modo regolamentare, ma anche nei modi più svariati che le circostanze esigano, senza che sia turbata nelle truppe la fiducia nei capi.

A tale scopo, anche qui l'ufficiale deve possedere a fondo il mestiere della guerra. Il quale consiste fondamentalmente:

nella conoscenza perfetta delle *armi e del loro impiego* e cioè nella tattica;

nella conoscenza sicura del *servizio in pace* e del *servizio in guerra*.

Niente altro.

CONCLUSIONE

È oggi evidente che il reclutamento degli ufficiali, siano essi effettivi o di complemento, dovrebbe farsi prelevando dall'intero contingente di leva gli individui più atti ad esercitare funzioni di comando e che questa attitudine non si può accertare che servendo ai Corpi fra la truppa. *Chi emerge, avanza*. È, anche evidente che il requisito culturale non è che secondario; ad ogni modo, non può essere un criterio di scelta perchè i due requisiti: capacità di comando e cultura *non hanno nulla di comune*. Può essere, anzi, sarà, che emergano soprattutto gli elementi più colti (perchè appartengono a classi superiori), ma questo non giustifica il mantenimento di un privilegio « a priori ».

Giova sottolineare che, entrando a far parte del Corpo degli ufficiali, più che le nozioni culturali è importante instillare nell'animo dei giovani quel *codice di forze morali* (e qui davvero si tratta di un codice) che costituisce l'essenza dello spirito militare e che fa di un Corpo di ufficiali *una casta legata da leggi d'onore infrangibili*.

La cultura dovrebbe invece aumentare *proporzionalmente al grado e alla maturità nella conoscenza degli uomini e del servizio*. Quando esiste una base assicurata e intangibile, data dal carattere, *è facile* innestare su quello la cultura. È chiaro che gli ufficiali migliori saranno avidi di sapere per innalzarsi e studieranno, poi, per proprio conto sotto la guida dei Comandanti di Corpo. Se i Corpi saranno degni della loro funzione, diverranno automaticamente dei centri di cultura applicata, col vantaggio che il perfezionamento professionale e culturale non rischia ivi di divenire vana erudizione perchè il contatto con la realtà è sempre mantenuto dal servizio e dalle necessità dell'addestramento della truppa.

In questi posti di comando — i quali sono responsabili fra l'altro di due punti capitali: la scelta delle armi e l'indirizzo addestrativo, cioè il modo di impiegarle — tutto deve essere *proteso verso l'avvenire* e si deve vigilare con ogni cura che l'insieme delle istituzioni scolastiche militari non venga deformato dall'astratto accademismo.

A questo varrà il pensiero che deve guidare come una stella polare ogni attività dell'alto Comando: *essere pronti ogni giorno alla guerra*. Da questo pensiero si attingerà la energia necessaria per mantenersi sulla via del progresso basato sulla realtà, per *spazzare tutto quanto non è utile alla guerra e alla vittoria*.

SCIENZA TECNICA E GUERRA

MOVIMENTO, STRADE, TRASPORTI

del colonnello del Genio ***BRUNO CAPPUCCINI***

I. – Massa, spazio, terreno e dinamismo.

Interessa premetter subito che la locuzione di « **guerra di movimento** » non incominciò ad esser comunemente usata, nell'ultimo trentennio, se non quando il primo conflitto mondiale accennava a stabilizzarsi. E questo, sotto certi aspetti, non deve affatto stupire, perchè l'umanità ha sempre mirato al meglio; anche a costo di asserragliarsi nell'incerto labirinto del pio desiderio. Comunque è certo che, intorno al fattore «**movimento**» è andato, da qualche lustro, addipanandosi lo stame di ogni discussione, specialmente perchè le più recenti campagne (A.O.I., Spagna, Polonia, Francia, ecc.) sembrarono sancire il verbo della perpetua travolgenza, in una col definitivo tramonto della fortificazione permanente.

Anche oggi, del resto, se ne parla ad ogni piè sospinto, spesso a torto, qualche volta a ragione. A torto, quando (nel dichiarare assiomatica la perpetua fulmineità dell'offensiva) non si vuole assolutamente ammettere che la superiorità dei mezzi di attacco su quelli della difesa è un fatto puramente occasionale e temporaneo, come tutti i fenomeni ad andamento ciclico.

A ragione, allorquando giudicasi che non possa esservi azione bellica perennemente orientata verso la stasi. Tanto è vero che gli stessi decennali assedi assai frequenti durante l'evo medio, non andarono esenti da sortite dei difensori o da spostamenti degli attaccanti lungo le mura sottoposte all'insidia delle loro macchine e dei loro lavori di zappa.

Per conseguenza, in guerra, il movimento c'è sempre. Quello che può, se mai, notevolmente variare con la situazione e col terreno, è il braccio d'azione delle varie forze agenti.

Dimodochè, lo spazio percorso dalle masse in giuoco, potrà oscillare da un massimo (in fase sfruttamento del successo) ad un minimo (in difensiva). Ma da fermo non combatterà mai nessuno.

Ergo: non è detto che la guerra stabilizzata debba scomparire, in futuro, dal campionario dell'Arte. Evidentemente però dormirebbe di molto della grossa chiunque dovesse ritenere — anche in questo caso — di poter fare a meno delle bene intese organizzazioni del movimento, dalle quali qualsiasi forza agente trasse ieri e continuerà ad attinger domani, ogni possibilità di vita e d'azione.

1. – La strada di Tepeleni.

2. - Le strade del deserto.

A parte ogni altra astrazione concettuale e dottrinaria l'idea del **«movimento»** non non può andar dissociata da quella dei **« trasporti »**. Ma, a questo proposito, è bene intendersi fin da ora. Quando gli eserciti eran piccoli, i materiali ridotti ai minimi termini e gli spazi abbracciati dalle competizioni armate relativamente modesti, il dinamismo bellico poggiava quasi unicamente sugli scarponi del fante, sugli zoccoli del cavallo d'arme, e, molto subordinatamente, su qualche traballante prolunga del treno di artiglieria. Per informazioni, rivolgersi al chirurgo maggiore di Napoleone, dottor Larrey, che potrà dirvi di quante ambulanze dispose, allorchè si trattò di sgombrare verso il tergo congelati e feriti dai campi della Beresina.

Tuttociò spiega inoltre il perchè le notizie relative alla vittoria di Austerlitz ed alla morte di Paolo I di Russia, impiegarono rispettivamente sette e ventotto giorni per giungere a Parigi. E chiarisce pure abbastanza bene — in funzione della predetta mancanza di velocità delle forze operanti — le cause per le quali, qualche secolo fa, queste ultime apparvero dotate di insufficiente forza viva. Oggi, invece, le cose vanno ben diversamente. Gli eserciti sono enormi e, per questo solo fatto (a prescindere dalla vastità degli incendi provocabili dalle odierne coalizioni) occupano spazi proporzionalmente rilevanti.

È pertanto evidente che, in simili condizioni, anche volendo restar sulla difensiva, occorre sempre ammettere l'esistenza di turgide correnti di rifornimento e di sgombro, nonchè il giuoco di poderose riserve, fra l'un capo e l'altro di un qualsiasi fronte.

3. - Effetti del disgelo sulle strade di Russia.

Nè bisogna dimenticare che, ad ogni aumento della massa, deve pur corrispondere una progressione (niente affatto regolata da leggi lineari) dei bisogni.

E, se a ciò si aggiunge il fatto che, anche l'accrescimento dello spazio, induce a conferire ai reparti la maggior possibile autonomia tattica e logistica, si può pure ritenere che la proiezione in avanti o lateralmente delle truppe e dei servizi, va forzatamente imponendosi, un giorno più dell'altro.

Questo, nella migliore delle ipotesi.

Nell'opposto caso limite invece, giova ancora di più tener presente che le attuali competizioni dissanguano addirittura i popoli, tanto ingoiano vite ed energie di ogni genere. Ne sa qualcosa il bilancio dell'opulentissima America, salito quest'anno, fra affitti, prestiti e guerra a novantadue miliardi di dollari. Vale a dire all'astronomica cifra di 1800 miliardi di lire (rispetto ai 22 del primo conflitto mondiale)!

Da qui, la necessità d'affrettarsi a chiudere il tempio di Giano, a costo di ricorrere (con l'ausilio di tutto quel che il progresso può mettere a disposizione del combattente) a decise forme di lotta, sul tipo di quelle comunemente note sotto il nome di **« guerra di movimento » « di rapido corso »**, di **« guerra lampo »** ecc.

Tali modalità d'azione (pur trovando spesso la loro contropartita, perchè, per vincere

4. - Pavimentazione con tavole e tronchi di una strada russa sommersa dal fango.

alla lesta, occorre pure il consenso dell'avversario), sono per lo meno nei voti di tutti.

Perciò, tutti vi si preparano alacremente.

Senonchè, il fenomeno della guerra rapida non tarda a trarsi al seguito altre necessità che, sommate a quelle inerenti allo «spazio» (appesantimento dei reparti, conseguente alle dotazioni per lunghi percorsi) inducono a cozzare, a sezioni riunite, contro le difficoltà causate dall'accrescimento dei bisogni, che è direttamente proporzionale al già prospettato incremento delle masse.

Ora, è proprio in un pandemonio del genere che la guerra rapida interviene a complicare ancora le cose, con la richiesta di un maggior **« decentramento delle truppe e dei servizi »**

È evidente che il fenomeno bellico tende a farsi sempre più complesso.

E ciò, in particolar modo, perchè i tre illustrati oggetti del moto (« **massa** » « **spazio** » e « **guerra rapida** ») non hanno quasi mai, nell'equazione bellica alla cui impostazione concorrono, lo stesso segno.

Conseguentemente, nella media dei casi, dalla loro integrazione, viene a risultar press'a poco questo: « **sono cresciuti i bisogni ed i percorsi, ma è per contro diminuita la possibilità di proiettare a piè d'opera personale, materiali, e mezzi da poche località (i « magazzini » ed i « campi di Boulogne » di napoleonica memoria) equidistanti o quasi dai principali scacchieri o settori operativi** ».

Il fattore « tempo », infatti, nel caso di una unità lanciata ad esempio all'inseguimento di un'altra, prudentemente ammonisce che è meglio una scatoletta di carne al seguito oggi, che lo stabilimento di Scansano domani. Ne questo è ancora tutto, dato che al congresso dei fattori finora chiamati in causa, ce n'è ancora uno da sentire: il « **terreno** », o, per meglio dire, « **l'ambiente** ».

L'idea del puro e semplice terreno non può d'altronde che apparire meschina, in un'epoca in cui l'uomo non si contenta più d'azzuffarsi terra terra, ma spadroneggia addirittura in cielo e sul mare, quando non vi si tuffa, pugnale fra i denti, al disopra o al disotto (guerra stratosferica e sottomarina).

A seconda delle latitudini poi, lo stesso ambiente è soggetto a variazioni stagionali tali da consigliare lo sciatore careliano ad ad accantonarsi un paio di remi, con tanto di barchetta, per il tempo del disgelo. Da quì, la convenienza di prepararsi anche ad una differenziazione dei mezzi atti ad assicurare la continuità del movimento.

Mezzi fra i quali vanno distintamente considerati, sia quelli in dotazione ai reparti, sia quelli a disposizione delle grandi unità, per gli spostamenti d'interesse comune e di maggior rilievo.

In conclusione la guerra moderna:

a) impone, nelle sue più movimentate fasi, trasfusioni di forze e di energie di ogni genere, a distanze rilevanti;

b) nemmeno quando inclina verso la stabilizzazione, esclude, sia pure in raggio ristretto, i predetti movimenti;

c) origina in ogni caso, in funzione delle masse in giuoco, enormi bisogni, cui corrispondon sempre (passando dal campo tattico a quello logistico) ingenti « **servizi** ».

E poichè, in pratica, « **movimenti** » e « **servizi** » significano una cosa sola — « **trasporti** » — ecco che, tanto gli odierni quanto i futuri campi di battaglia, devono esser visti popolati di mezzi di trasporto:

1) numerosissimi;

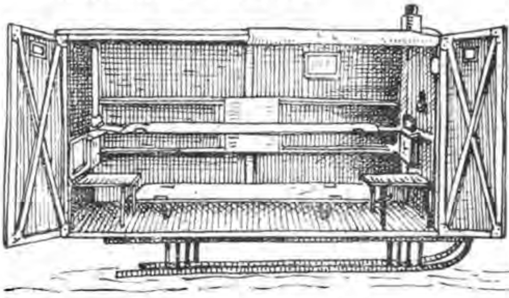
5. - Slitte ippotrainate addette ai rifornimenti.

2) convenientemente differenziati, in relazione alla **portata**, al rendimento, all'ambiente, nonchè alla convenienza di una loro assegnazione organica all'una od all'altra unità in gioco.

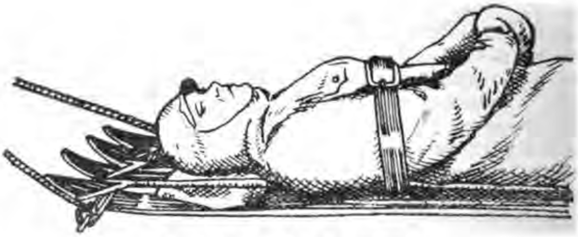
6. - Arrivo della posta sul Donez.

Volendo illustrare i più salienti riflessi strategici, tattici e **logistici** del movimento, bisognerebbe toccare **argomenti** ed illustrare criteri teorico-pratici d'impiego di tal vastità da **rendere** il presente saggio anche più pesante di quanto il lettore può ora trovarlo. Ne riparleremo quindi un'altra volta, se ci verrà consentito di abbozzare una trilogia, tendente a ritrarre, con i colori della nostra modesta tavolozza, l'evoluzione subìta, in questi ultimi anni, dai principali fattori dell'azione: fuoco, movimento

7. - Una coppia... insostituibile.



8. - Ambulanza sovietica su slitta.



9. - Disposizione del ferito su due paia di sci.

ed urto. Allo stato delle cose quindi, la presente discussione potrebbe anche terminare.

Ma ciò facendo, provocheremmo certamente qualche protesta, perchè il precedente esposto (pur risultando di un certo interesse per talune categorie di lettori) potrebbe non soddisfarne altre.

Ad evitare un inconveniente del genere, faremo allora seguire alla teorica premessa, una illustrazione pratica delle modalità e dei mezzi di trasporto impiegati durante l'attuale conflitto.

Prima di tutto però, accenneremo sommamente alle strade che la maggior parte dei mezzi stessi sta battendo.

Cosicchè, l'argomento risulterà articolato in questo modo:

a) la via;

b) i trasporti a trazione animale per via ordinaria;

c) i trasporti a trazione meccanica per via ordinaria;

d) i trasporti per via... straordinaria;

e) i trasporti ferroviari;

f) i trasporti per via d'acqua;

g) i trasporti aerei.

II. – La via.

Secondo gli antichi sofi, le origini della vita e del creato, dovevano esser ricercate in questi quattro elementi: terra, acqua, aria e fuoco. Lasciando da parte l'ultimo (che pure partecipa alla guerra, sotto forma di energia balistica) è evidente che, mai come oggi, gli eserciti si sono valsi dei tre rimanenti, per istradarvi i loro traffici.

Fra i tre poi, ve n'è uno di antichissima nobiltà (l'acqua), in quanto costituisce veicolo e via, fin dai tempi in cui l'Iside egizia, andando lungo il Nilo alla ricerca del divino marito, si servì del velo, onde imprimere al proprio legno una più celere andatura.

Sull'aria invece, si naviga da molto meno tempo; ma le vie aeree hanno in comune con quelle equoree l'indiscutibile vantaggio della perpetua sfruttabilità del tramite, senza che la mano dell'uomo debba praticarvi alcuna traccia.

Tale traccia è, per contro, indispensabile in terra, ove assume l'appellativo specifico di « **strada** ».

L'arte di costruire e di mantenere le strade, fu proprio quella che, dal punto di vista militare, facilitò ai romani la conquista del mondo.

Tanto è vero che, lungo i 5000 chilometri di ottime comunicazioni irradiantisi in ogni direzione, a partire dalla Città Eterna, mossero, molto prima delle carovane commerciali, le quadrate legioni dei quiriti.

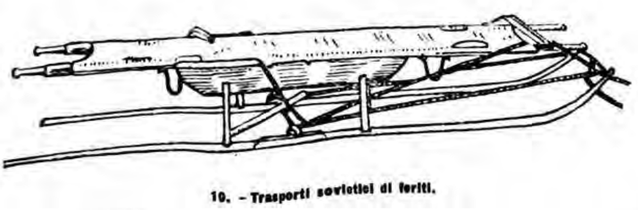
E le legioni stesse (come risulta da un bassorilievo della colonna traiana) furono persino in condizione di sfruttare le vie consolari per il collegamento con le rispettive basi di partenza, mediante il concorso di speciali torricelle da segnalazione, disseminate lungo il percorso, come le odierne case cantoniere.

Poi, col tramonto dell'Impero, tutto cadde in disuso o non progredì (specie nel corso dell'evo medio) in relazione ai tempi; per lo meno fino a quando l'apparizione dei primi mezzi a trazione meccanica, non impostò problemi assolutamente nuovi.

Problemi che la stessa guerra concorse a complicare, perchè il già descritto incremento degli eserciti e dei mezzi, obbligò a convogliare masse enormi di uomini (e, pertanto, di trasporti) lungo vie non sempre battute dagli ordinari traffici.

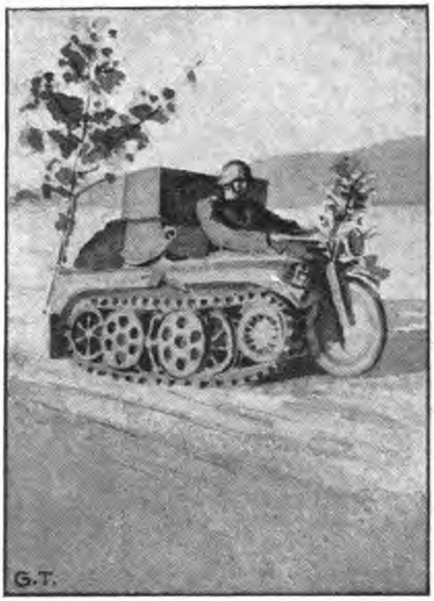
Giova ricordare però che, anche in uno dei casi più favorevoli (la guerra da noi combattuta, fra il 1915 ed il 1918, nella percorribilissima pianura padana) fu necessario addivenire alla costruzione di oltre 5600 chilometri di nuove strade, proprio ove ne esistevano di più: vale a dire nel veneto. Successivamente, nel corso della guerra etiopica, condotta in plaghe povere di comunicazioni, i genieri italiani dovettero allestirne per 7500 chilometri, in un periodo di tempo quattro volte minore del precedente.

Ciò posto, resta da vedere quanto più particolarmente concerne l'attuale conflitto. In proposito, osserviamo subito che la cosiddetta «guerra lampo» non lasciò certamente il tempo di far delle strade, durante le azioni. Comunque, non appena il combattimento ebbe anche momentaneamente a sostare, le prospettate necessità non tardarono ad imporsi di nuovo. Ma si trattò, più che altro, di lavori di manutenzione o di adattamento di strade di lunga mano predisposte, come quelle da noi realizzate nel settore di Tepeleni, anteriormente alla campagna di Grecia. Oppure accadde soltanto di estender le predette migliorie ad



10. - Trasporti sovietici di feriti.

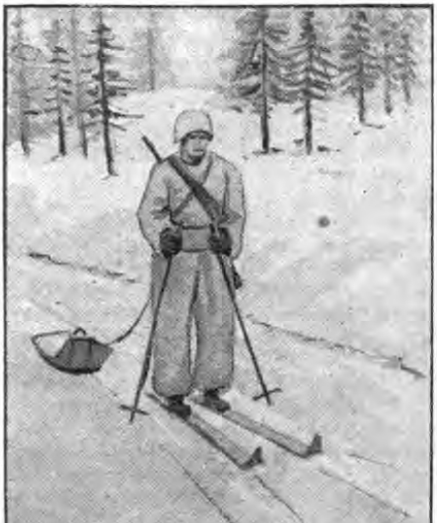
11. - Slitta-barella russa realizzata con un paio di sci.



12. – Motetriciclo cingolato tedesco.

altri tronchi limitrofi, correnti in terreno d'occupazione. Vedansi, in proposito le provvidenze attuate dai tedeschi, dopo la campagna di Polonia, per il prolungamento verso oriente dei due grandi itinerari: Berlino — Stettino-Marienburg—Konigsberg e Berlino—Francoforte-Posen.

13. – Cacciatore germanico con slittina.



Dal canto proprio, anche la guerra nordafricana non mancò di richiedere altri lavori stradali. Dato però che, specialmente in Libia, il terreno non presentò mai eccezionali difficoltà in rapporto al rilievo, ne conseguì che le « **strada del deserto** » per quanto ridotte alla più semplice espressione (piste camionabili) consentiron quasi sempre, col minimo lavoro, sufficienti condizioni di transitabilità.

Dove invece la questione stradale (direttamente connessa a quella dei traffici) si rivelò tale da preoccupare fino all'esasperazione, fu proprio in Russia. Sia perchè ivi la lotta attraversò fasi di relativa stabilizzazione; sia in vista dei gravi danni apportati dagli agenti meteorici alle già precarie condizioni della locale rete delle comunicazioni. Al riguardo, premettiamo subito che, nel territorio dell' U. R. S. S. le strade lasciaron sempre a desiderare. Basta dire che appena il tre per cento di esse è a fondo artificiale e che, all'epoca del disgelo, non v'è itinerario che non si sia trasformato in un canale fangoso. Per ovviare a tale inconveniente, i sovietici non hanno fatto un gran che, evidentemente in vista dei vantaggi loro derivanti da tale isolamento. Militarmente parlando però il doppio corno del dilemma non deve essere sfuggito allo stato maggiore staliniano dal momento che, a datare dal 1937, alcuni suoi tecnici pensarono perfino di praticare, al momento del bisogno, il consolidamento di taluni fondi stradali, mediante lo stendimento di tappeti avvolgibili di abetelle, effettuabili da speciali trattrici.

Questo principio, teoricamente attraente ma privo di utilità pratica, non è stato attuato. Probabilmente però ha dato lo spunto alla somma di provvidenze attuate tanto dai russi quanto dai germanici, col pavimentare addirittura certe strade intransitabili a causa del fango, disponendovi sopra, normalmente all'asse stradale, tanti tronchi d'albero a contatto l'uno con l'altro.

A tal uopo, una sola squadra di genieri tedeschi ha posto in opera, lungo una strada del settore di Wolchov, ben 60.000 dei predetti tronchi.

Un altro accorgimento di frequente adozione è consistito nel proteggere, durante l'inverno, talune comunicazioni di grande interesse, mediante frascate e graticci, atti ad impedire che la neve accumulata dal vento sommerga le strade.

Qui giunti, dobbiamo forzatamente far punto; altrimenti usciremmo dal tema.

Riprenderemo l'argomento quanto tratteremo particolarmente la questione del movimento. Illustriamo ora l'evoluzione dei

14. – Spazzaneve cingolato tedesco.

mezzi di trasporto riservandoci di fornire fra breve qualche cenno su un'altra grande categoria di vie: quelle ferrate.

III. - I trasporti a trazione animale su via ordinaria.

Anche nel corso di questa guerra, i trasporti a trazione animale hanno abbracciato l'ippotraino ed il someggio, generalmente effettuati ad opera di cavalli, nel primo caso; di cavalli e di muli nel secondo.

All'inizio delle operazioni, le travolgenti imprese che ebbero a protagonisti i tedeschi nell'Europa settentrionale, dettero ai soliti futuristi l'impressione del definitivo tramonto del carreggio.

Ciononostante, le formazioni della normale divisione di fanteria germanica, con-

15. – Renna... someggiata

tinuarono a prevedere l'assegnazione di ben 4500 quadrupedi, nella quasi totalità destinati all'artiglieria ed ai servizi.

Tale prudente orientamento, attuato in un'era in cui gli idolatri della motorizzazione ad oltranza sembravano aver causa vinta fu, con ogni probabilità, proprio quello che consentì agli alleati di assicurare, alla fronte orientale, i loro traffici in due inverni di guerra.

Ed, al raggiungimento di un risultato del genere, contribuirono per certo anche i 500.000 cavalli normanni requisiti dalla Wehrmacht, durante la campagna di Francia.

In quanto alle modalità di traino oggi praticate, niente di speciale è da segnalare. C'è soltanto da dire che l'inverno russo ha rimesso in onore la stessa slitta dagli italiani impiegata sulle Alpi dal 1915 al 1918. Naturalmente, quest'ultimo mezzo (già comune al mugik ed al bojardo di tolstoiana memoria) è apparso in maggior copia nell'opposto campo, con qualche adattamento di un certo interesse.

Al riguardo, presentiamo all'attenzione del lettore, una slitta ambulanza di tipo sovietico, lunga m. 2,35, larga m. 1,10, e dotata di sportello laterale a due battenti, di quattro finestrelle di vetro, di una stufa a petrolio, nonchè di suppellettili varie per l'allogamento di cinque feriti seduti (o di due seduti e di due barellati).

16. – Slitta finlandese per il trasporto delle munizioni.

Nessuna osservazione è da fare circa i trasporti a soma, i quali — com'era logicamente prevedibile — continuano ad imporsi anche oggi, in determinate condizioni di situazione e di terreno.

Fra i meglio preparati all'impiego del someggio, sono apparsi forse gli italiani, cui la guerra alpina e quella in A.O.I. (che vide all'opera 75.000 muli) offrirono per certo i più utili ammestramenti.

Devesi infatti al modesto e tenace somiero se, in Grecia, sul Donez e sul Don, le nostre truppe poterono essere continuamente alimentate.

Dove si vede che, in guerra, nulla può essere impunemente radiato dal catalogo dei mezzi o sostituito da altri, in misura maggiore del necessario.

IV. – I trasporti a trazione meccanica su via ordinaria.

Pur non arrivando a soppiantar completamente tutti gli altri mezzi, è innegabile che quelli dotati di motore a combustione interna, hanno subito, in questi ultimi tempi, un incremento veramente vertiginoso.

Basta ricordare, per convincersene, che l'automezzo è passato, nel volger di pochi anni, per queste fasi:

a) Prima guerra mondiale: I soli italiani scendono in campo con poco più di 3700 automezzi e ne escono con 48.000.

b) Guerra d'Etiopia: induce ad inviare oltremare 11.000 autocarri, in più di quelli normalmente assegnati ai reparti.

c) Battaglia della Mosa (seconda guerra mondiale): i tedeschi vi impiegano non meno di 45.000 autocarri. Il che impone una severa disciplina del movimento ed accurate predisposizioni, per il rifornimento dei carburanti.

d) Campagna di Egitto: gli autocarri inviativi dall'America fra il 1939 ed il 1942 (anteriormente allo sbarco di Eisenhower) ammontano, secondo radio Washinton, a 20.000.

e) Aiuti inglesi alla Russia dal novembre 1941 al novembre 1942: Stando a radio Londra comprenderebbero (oltre a 3052 aerei ed a 4084 carri) 30.035 auto.

f) Produzione americana: la trasmittente di Cincinnati comunica che, dal giugno 1940 al giugno 1942, gli Stati Uniti hanno speso, per nuove costruzioni, 130 miliardi di dollari, una parte dei quali avrebbe servito per l'allestimento di 350.000 autocarri. La cifra è un pò forte, come tutte quelle propalate dalla predetta trasmittente che è sovente in vena di scherzare. Ciononostante serve a denunciare, sia pure con le dovute approssimazioni, uno stato di fatto non privo d'interesse. Dicesi inoltre che ognuno dei trasporti americani diretti in Europa, porti con sè, **sopra coperta,** un carico complementare fisso di 200 autocarri (oltre a 24 aerei ed a 20 carri armati).

Tutte le predetta cifre, non vengono date per fare sfoggio di erudizione a buon mercato, ma bensì per convalidare, in poche paparole, l'assunto.

•

In tema di trasporti a trazione meccanica, la guerra del giorno offre insegnamenti a dovizia, in tutti i campi; ivi compreso quello tecnico, sul quale non intendiamo affatto di trascinare la discussione.

Ci limiteremo perciò a sfiorare alcuni argomenti di saliente rilievo, ai fini dell'impiego, scegliendoli a preferenza fra quelli relativi alla campagna di Russia.

Il primo di essi, riguarda il movimento fuori strada, che è stato realizzato mediante la sotituzione dei cingoli alle ruote di taluni tipi di veicoli.

Il provvedimento è stato attuato prevalentemente d'inverno, sia in terreni coperti di neve, sia su strade rese intransitabili dal

fango. Tutto ciò del resto, nella fattispecie, non ha sorpreso; anche perchè, già prima della guerra, una casa costruttrice di Svezia presentò un automezzo provvisto sia di ruote, sia di «chenillettes». Il passaggio dall'uno all'altro di questi dispositivi avveniva in pochi secondi, mediante la semplice manovra di una leva.

Anche uno speciale modello di mototriciclo tedesco su cingoli, ha reso ottimi servigi durante l'epoca del disgelo. Lo stesso dicasi per parecchi altri autoveicoli (spartineve, motoslitte ecc.) molto proficuamente impiegati da ambedue i belligeranti, alla fronte orientale.

A proposito di motoslitte, giova anzi rappresentare che la critica militare inglese ha addirittura attribuito a queste ultime il merito di alcuni recenti successi sovietici.

Passando poi dal mezzo all'energia motrice, interessa ancora notare che fra i carburanti usati dai tedeschi debbono esser compresi (oltre alla benzina ed alla nafta) il gas illuminante ed il gas liquido, derivante dalla idrogenazione del carbone.

L'esperienza della seconda campagna invernale russa ha infine insegnato che:

a) occorre proteggere accuratamente, contro il freddo, il radiatore dei motori ed impiegare opportune miscele anticongelanti;

b) conviene effettuare la messa in moto dei motori con la manovella (per non rischiare di esaurire troppo presto la batteria) indi tenerli in lenta rotazione per una diecina di minuti, con la frizione disinnestata e la leva del cambio in folle;

c) il ghiaccio può bloccare i freni al punto di richiedere, per il loro sbloccamento, l'impiego dell'acqua bollente;

d) le catene di ferro (e perfino quelle con traverse di gomma) vanno bene sulla neve, ma si logorano e si rompono presto sul ghiaccio o su strada;

e) il miglior modo di ovviare all'appannamento dei vetri, è quello di iniettarvi sopra una corrente di aria calda.

V. – I trasporti per via... straordinaria.

Per finire, ricorderemo che l'impiego degli automezzi su vasta scala, ha imposto severe misure di disciplina del traffico che, per la prima volta in questa guerra hanno originato la creazione di specali reparti (movieri) incaricati dal regolamento della circolazione e del soccorso stradale. Ed anche questo è un esempio di adattamento organico alle nuove esigenze della tecnica.

Tentammo di dimostrar poco fa che l'attuale conflagrazione sta dimostrando che il motore, nonostante la sua rapidissima ascesa, non ha affatto determinato la totale scomparizione di tutti gli altri mezzi. Soggiungiamo adesso che, in questi ultimi tempi, non sono nemmeno mancati alcuni buffi ritorni all'antico, in dipendenza dell'enorme estensione di un conflitto, coinvolgente le più strane genti, comprese fra il circolo polare e l'equatore.

17. – Moviere italiano a Rossosk.

Al riguardo, è da tener presente che mentre i bisogni man mano verificatisi hanno promosso la specializzazione dei mezzi e dei procedimenti, non han fatto difetto, dall'altro canto, i segni palesi di una certa involuzione.

Valga, in merito, l'esempio dei «commandos» britannici (o «rangers» americani) ovverosia dei reparti addetti alle «operazioni combinate» nel cui seno abbiam visto agire numerosi elementi «anfibi», abilitati tanto alla manovra del carro, quanto all'esercizio del paracadutismo e di atti spiccioli della guerra di mare.

Ma ciò costituisce una rara eccezione perchè, in generale, le diverse attività militari tendon sempre più alla specializzazione, specie in relazione all'ambiente ed alle situazioni.

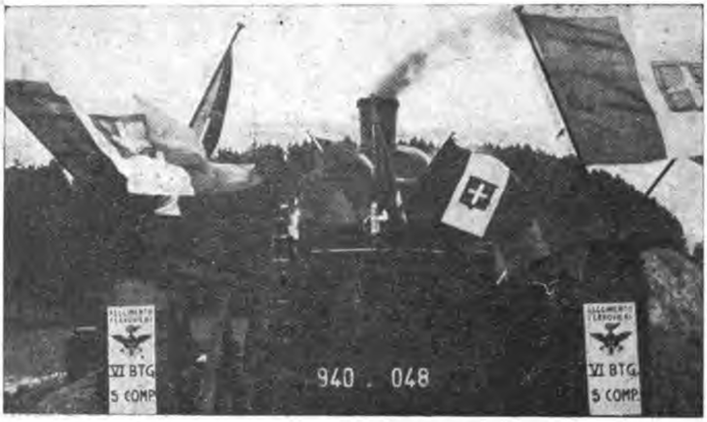
Ne consegue l'esistenza dei moderni procedimenti che si ha tutto il diritto di chiamare «straordinari» (per varietà e novità di applicazione) e che, qui di seguito si riepilogano, molto sommariamente, con riferimento ai più caratteristici:

A) Traino umano.

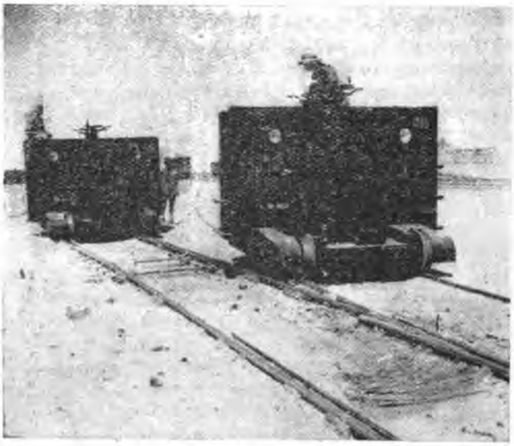
L'impiego dei portatori non è affatto nuovo. La campagna greco-albanese ha offerto, ad esempio, parecchi casi di sfruttamento delle popolazioni locali, donne comprese, per i trasporti a spalla inerenti ai riattamenti stradali. Durante la campagna di Russia, si è inoltre provveduto al traino di piccole slitte ad opera di sciatori.

Altre slitte pure trainabili da truppe comunemente calzate, sono state vantag-

18. – Trasporti a dorso di cammello.



19. – La prima locomotiva italiana sul percorso Lubiana-Postumia.



20. – Locomotori italiani.

B) **Someggio.**

Risulta effettuato, oltre che dai soliti quadrupedi:

con i cani, dei quali i russi si son serviti per sistemare sulla loro groppa speciali ordegni esplosivi destinati ad agire in mezzo agli avversari, contro i quali i cani stessi venivano aizzati. Si tratta di un qualche cosa che, pur non andando esente da una certa ferocia, non raggiunge ancora l'efferatezza delle matite distribuite gratuitamente dagli americani volanti per la civile mutilazione dei nostri bambini;

con le renne, presso i finlandesi;

con gli elefanti, dai giapponesi, in Malesia;

con i cammelli in colonia, ove si è perfino arrivati all'adattamento di taluni materiali tecnici (stazioni radio ad esempio) a questa specie di trasporto.

Come si vede, ce n'è per tutti i gusti e non mancano nemmeno i casi di curiosi ritorni ai tempi di Annibale.

C) **Carreggio.**

Vi sono stati adibiti: i cammelli nel Kuban ed i cani nella Russia settentrionale nonchè al seguito di certe truppe canadesi.

Così, su un medesimo fronte, si è verificato, nello stesso tempo, l'impiego della renna e del cammello.

D) **Ciclismo.**

Il procedimento non avrebbe nulla di straordinario, qualora dovesse esser posto in relazione con condizioni di clima e di terreno del tutto normali. Acquista però caratteristiche particolari quando lo si voglia mettere in rapporto, non alle pianure del Belgio (in cui il ciclismo è diffusissimo) ma alle foreste del gelato ambiente careliano, ove le truppe finlandesi l'hanno largamente impiegato.

E) **Mezzi vari.**

Anche nel corso dell'ultima guerra, l'impellenza dei bisogni, in una con l'ingegnoso spirito di adattamento del fante di ogni paese, hanno originato l'adozione dei più strani sistemi, anche in tema di trasporti.

Al riguardo, potremmo citare una infinità di adattamenti, del tutto inconsueti come quelli escogitate dai russi, (in occasione dell'assalto a Schlusselburg) per il passaggio, su carri armati anfibi, di soldati, sotto la crosta ghiacciata della Neva.

giosamente adoperate dai finlandesi, per il rifornimento delle munizioni.

Risulta, per di più, che i sovietici usano trasportare i loro feriti previo adattamento delle rispettive barelle su sci trainati da uno o (nel caso di neve bagnata) da due soldati sciatori di sanità.

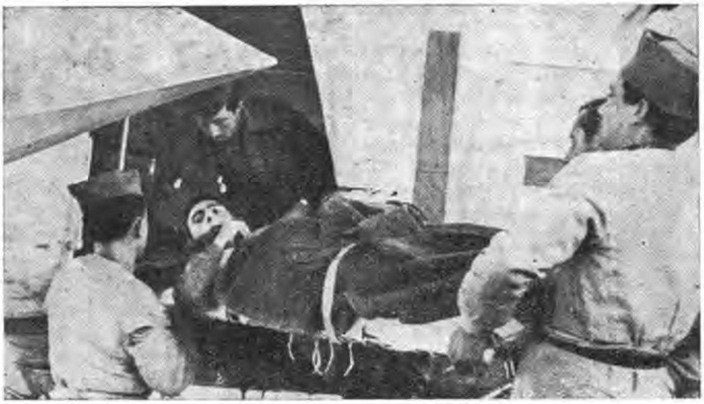
La realizzazione di un dispositivo del genere, appare da uno degli annessi schizzi ed avviene mediante il collegamento di due paia di sci sui quali viene adattato un cavalletto di circostanza, in tavole di pino da mm. 25.

Il modo di sistemare il ferito sull'indicato complesso, è pure rilevabile da altra figura.

In qualche caso, i russi sarebbero anche ricorsi alla composizione di convogli di tre o più barelle (legate l'una dopo l'altra) trainati da un quadrupede.

21. – Le ferrovie africane (rifornimento di carburanti).

Per risparmio di tempo però ne segnaleremo solamente una fra le maggiormente caratteristiche. Cioè quella consistente nell'applicazione della vela ad un carrello ferroviario, onde far si che anche il vento venga dichiarato mobilitato ed operante, quale energia motrice terrestre.



23. – Aviotrasporto di feriti.

VI. – I trasporti ferroviari.

La trattazione di questo argomento verrà portata a termine in altra occasione, tanto merita di esser considerata separatamente.

Occorre però adombrarne fino da ora l'importanza. La stessa importanza che, per esempio ebbe ad accordarle il critico inglese Tahoo Hole nel ritenere, in rapporto alla campagna di Russia, che **« i tedeschi hanno buon giuoco anche durante il disgelo, perchè ogni loro movimento si appoggia alle ferrovie »**. Tanto credito devesi probabilmente al fatto che la trazione a vapore od elettrica è ora talmente diffusa in ciascun paese da rispondere — in linea di massima — ad ogni esigenza di carattere militare. Semprechè, s'intende, chi si appresta a farne uso, sia pure capace di organizzarla.

Nella pluralità dei casi, si tratta infatti di complessi tendenti a saturare in ogni senso il territorio delle principali nazioni.

Prova ne sia che, negli stessi due Stati caratterizzati (a causa della enormità dello spazio) da una maggior rarefazione degli impianti, si verificano queste condizioni:

a) **in Russia**: su una rete di 113.000 chilometri (di cui 26.500 a doppio binario) circolarono, nel 1937, ben 23.000 locomotive ed 800.000 vangoni. Sviluppo previsto per il 1942 dall'ultimo piano quinquennale: 131.000 chilometri (di cui 34.000 a doppio binario).

b) **negli Stati Uniti**: su una rete di 416.000 km. (di cui appena 4000 elettrificati) ripartita fra 108 compagnie, mossero in un sol giorno (28 ottobre 1942): 24.813 treni con un totale di 1.496.122 vagoni.

Ciò stante, è il caso di pensare che, anche con tanta dovizia, occorra fidar molto sulla disciplina del servizio.

24. – Carro trainato da cammelli nel Kuban.

Questo in linea generale.

Ma per quanto più da vicino concerne l'attuale studio, giova rappresentare che dal 1939 ad oggi:

1) Gli inglesi hanno sentito il bisogno d'incrementare la produzione di locomotive per celerità sui km. 50 60 e potenze sulle 700 tonnellate. E pertanto: aumento di potenza a scapito della celerità

2) Si fa di tutto pur di dotare le colonie di maggiore interesse, di reti ferroviarie rispondenti a necessità militari. Vedasi, a questo proposito, il tronco britannico Alessandria – Marsa Matruk, successivamente prolungata fino a Tobruk. Esso venne anche servito da speciali materiali mobili, fra i quali vanno pure citati i locomotori italiani.

22. – Automezzo inglese mobile su rotaie (fronte africano).

3) Tanto gli inglesi in Africa quanto i tedeschi in Russia, hanno proficuamente usato qualche tipo di autocarro su ruote metalliche, atto a muoversi lungo i binari (specie per le necessità inerenti ai riattamenti).

4) Fra i dispositivi predetti, va citato un « complesso Todt » su 4 carrelli impiegabile per la modifica degli scartamenti. Uno di essi è addetto al traforo delle traversine; uno alla posa della terza rotaia; due alla sistemazione ed avvitatura dei bulloni. In tal modo sembra che si sia arrivati a compiere 20 chilometri di trasformazione nelle 24 ore!

5) Facendo loro il motto di Lenin **« senza ferrovie organizzate è impossibile condurre una grande guerra »** i seguaci di Stalin si danno ora a praticare il culto della via ferrata.

6) Alla fronte orientale, i germanici si sono anche specializzati nella costruzione di piani caricatori di circostanza.

VII. - I trasporti per via d'acqua.

Non li tratteremo, se non per ricordarne la portata (parliamo di quelli marittimi) avendo sentito dire dal generale Sommerville, addetto ai rifornimenti, che ogni soldato americano in Africa, immobilizza naviglio per tonnellate di stazza da 5 a 12, se vuol essere armato e rifornito.

Ne parleremo cioè un'altra volta, paghi se questa potremo dir due parole sulla navigazione fluviale.

Questo economico sistema di traslazione delle masse armate, fu già in onore in Italia fra il 1915 ed il 1918 lungo 1800 chilometri, di vie d'acqua lacuali, fluviali e lagunari (748.000 tonn. trasportate, nel 1918).

Ma il conflitto antibolscevico l'ha maggiormente valorizzato, se si pensa che i russi hanno potuto sfruttare ben 167.000 chilometri di comunicazioni del tipo predetto, poste alle dipendenza di un apposito Commissario del popolo sovrastante a parecchi «Narkonat» regionali.

Da questi ultimi, dipendono alla lor volta i porti fluviali, taluni dei quali (Riasan, Kassinova, Moskova, ecc) di una certa importanza. Ingentissimo risulterebbe ad esempio il traffico svolgentesi lungo il canale Moskova-Volga, percorso sia da piroscafi di media stazza, sia da sciami di velieri. Da notare: l'importanza della navigazione **svolta** sul Volga, durante la battaglia di Stalingrado.

VIII. - Gli aerotrasporti

Come tutte le cose geniali, l'idea dell'aviotrasporto non nacque nè in Inghilterra nè in America, ma bensì in Italia (campagne di Etiopia e di Albania). Sulla base di queste esperienze, la R. Aeronautica incominciò col costituire, fin dal 1940, un Comando dei servizi aerei speciali (C.S.A.S.). Cioè quello stesso organo oggi pomposamente manovrato dal britannico Lord e Ministro del l'Aria, Sinclair.

In tal modo il predetto comando, in occasione di alcune operazioni in grande stile, provvide per il sollecito trasferimento a piè d'opera di personale, munizioni, parti di ricambio, medicinali e perfino di completi apparecchi da caccia. Lo stesso fecero i tedeschi, d'altronde di molto facilitati dalla disponibilità di un apparecchio ad hoc (l'ottimo Junker). E siccome si trattava — come è già stato detto — di una idea geniale, è evidente che gli anglosassoni non dovevan tardare eccessivamente ad acchiapparla a volo. Ciò vale specialmente per gli statunitensi, cui le ambascerie effettuate dal cinese comunista dott. Koo, fra Washington e Ciung King, in soli 4 giorni, dettero attimi di vera ebbrezza radiofonica.

Molto più modestamente di loro, i cugini britannici si accontentarono di impiantare, al disopra del Tetto del Mondo, un periodico servizio trasporti ad uso di Ciang Kai Scek, addoloratissimo per la perdita della strada birmana. Scopo proclamato di questo servizio: all'andata, rifornimento di munizioni, parti di ricambio ecc. al ritorno, incameramento di materie grezze (seta in specie).

In quanto ai tipi di aereo escogitati per l'occasione, voglia consentirci il lettore di sorvolare, per essere discreti, su quanto concerne il Tripartito. Ma, poichè qualche chiarificazione bisogna pur darla (altrimenti sarebbe perfettamente inutile l'aver disturbato chi tuttora ci segue) ricorreremo alla solita farina del sacco anglossassone, a costo di propagare qualche propagandistica esagerazione avversaria.

25. - Un sistema di trazione fra i più caratteristici. (Fronte russo).

Con un radiofonico ripiego del genere, avremo sempre modo di dir qualcosa sia in fatto di traffico e di produzione, e, pertanto, d'incremento dei mezzi, sia in materia di aerei adibiti ai trasporti. È poco, ma meglio di niente. Veda quindi il lettore se potrà accadergli di trarre dal complesso delle seguenti notizie, qualche cosa di utile:

1° Radio Cincinnati: 1° agosto 1942. Si sta per creare un «Curtiss Commando» capace di trasportare, al disopra della strada birmana, tanti materiali (cannoni, carri, autocarri) quanti ne potrebbero portare, pure in un anno, 220 treni.

2° Radio New York: 8 agosto 1942. Il supercostruttore Kaiser, pensa di costruire 5000 aerei per il trasferimento, nello spazio di dieci ore, di 400.000 uomini dall'America all'Europa. Si tratterebbe — ritienesi — di apparecchi tipo «Marte» da 70 tonnellate (cioè per 200 persone) dotati di 7 motori da 2000 HP. e di una sala di ricreazione.

3° Radio Londra: 21 settembre 1942. Il «Manchester Guardian» comunica che un certo comandante Denniston Burney ha in animo di realizzare la costruzione di aerei giganti sulle cui ali troverebbero posto altri più piccoli velivoli provvisti di eliche che, al momento del decollo, aiuterebbero i rispettivi colossi a spiccare il volo.

4° Lisbona: 10 febbraio 1943. Gli americani stanno allestendo apparecchi per 400 persone.

5° Radio Londra: 13 febbraio 1943. Un ingegnere del Missouri esperimenta un aereo enorme tutto in legno (26 metri di lunghezza e 41 d'apertura d'ali).

Ed ora è meglio smettere. Altrimenti c'è da perder la testa. Però, dal pelago di tante panzane, sembra possibile pescar questa perla: **« ad onta di tutto, resta pur sempre il fatto che all'aviotrasporto si schiude un grande avvenire ».**

IX. - Conclusione.

Sembra che tutto il precedente ragionamento, debba valere a **ribadire** questo criterio:

Le **future** competizioni armate potranno risultare più o meno orientate verso il dinamismo. Comunque, a prescindere dal modo col quale verranno condotte, accadrà sempre che due dei fattori concorrenti alla loro determinazione (**massa** e **spazio**) obbligheranno ad ingenti movimenti. E poichè « movimenti » e « trasporti » stanno fra di loro in relazione di causa ad effetto, ne consegue che ogni ricerca, ogni predisposizione, ogni cura accordata alla provvista e conseguente assegnazione ai reparti dei mezzi all'uopo occorrenti, non sarà mai superflua, nè definitiva.

Il mascheramento errato e le sue conseguenze

del colonnello ***ROCCO SILVESTRI***

II.

Chi ha vissuto nelle zone di operazioni belliche e in quelle città ove l'aviazione nemica ha fatto sentire il suo alito di guerra, conosce ormai cosa necessiti per deviare l'osservazione aerea e garantire una certa tranquillità, specialmente nei centri ove più ferve il lavoro per la produzione dei mezzi che alimentano la lotta. Attraversando tali centri, avrà infatti notato come tutto un insieme di fabbricati industriali e di impianti di interesse bellico, è già stato simulato od occultato. Sono scomparse le architetture e le fisionomie caratteristiche proprie ed un abito nuovo ed armonizzato all'ambiente riveste queste masse di edifici che si confondono con l'insieme circostante.

Esse sono state, anche nei particolari più insignificanti, completamente trasformate, hanno indossato il loro abito di guerra; abito intonato ed armonizzato con le varie forme e i diversi colori della natura circostante. Percorrendo detti centri, pur ancora risuonanti dal frastuono delle macchine, avrà osservato soltanto schemi e sagome, che velano installazioni e meccanismi possenti, rendendo all'esterno l'aspetto di tranquille borgate o di comuni caseggiati.

Il mascheramento ha così aperto, anche alla protezione dei centri industriali, le sue infinite risorse. Esso si è rivelato come un mezzo di difesa passiva veramente efficace, perchè disorienta il nemico, ne dirada le forze e le offese aeree, mentre aumentano le possibilità delle nostre reazioni.

Tale mezzo, che servendosi di materiali di poco costo e di tecniche costruttive svariate, ha già ottenuto risultati sorprendenti, merita quindi di essere più diffusamente conosciuto ed applicato, anche da quanti possiedono o dirigono industrie che lavorano per la guerra, o comunque d'interesse nazionale.

Affinchè col mascheramento si raggiungano gli scopi desiderati, occorre però che, nel realizzarlo, si evitino quegli errori, purtroppo frequenti, che ne compromettono, in definitiva, l'efficacia.

Varie specie di mascheramento

Iniziando lo studio di un progetto di tal genere, necessita così stabilire subito quale dei vari tipi si debba adottare, ed il particolare campo in cui esso va applicato. Ciò perchè, a parte alcune norme comuni di carattere generale, come quella di intonarsi all'ambiente, a ciascun tipo di mascheramento corrispondono particolari forme, procedimenti e mezzi, che sono notevolmente diversi nei varî casi e, per uno stesso caso, nelle diverse zone di applicazione.

La elencazione che a tale scopo si fa seguire, non vuole stabilire divisioni assolute, nè essere esente da incompletezze, dato che, evidentemente, sono molteplici e con frequenti zone comuni, le diverse attività di una nazione che, contribuendo al potenziale bellico di essa, potrebbero farsi utilmente oggetto di mascheramento, per sottrarle all'offesa nemica

Il mascheramento varia a secondo degli scopi che si vogliono raggiungere; vedere a tale proposito la tabella alla pagina seguente, che può dare un primo esatto orientamento.

Indichiamo poi a parte il mascheramento per i campi di aviazione (aereodromi e campi di fortuna) e quello per navigli (da guerra e da trasporto).

Dalla elencazione fatta risulta che, quando sia fissata l'estensione dell'opera, scelto il criterio per realizzarla, noto il campo di applicazione di essa, il tipo di mascheramento può dirsi definito. A tale tipo, ed a particolare impianto da mascherare, corrisponderanno, come già si è detto, appropriate forme, procedimenti e mezzi, che saranno diversi dall'occultamento alla simulazione, dal campo tattico al campo logistico, dalla zona interna a quella costiera, dalla centrale idroelettrica al ponte ferroviario.

Si preventiveranno, ad esempio, materiali leggeri e di facile trasporto, anche se di non lunga durata, nel campo tattico, più durevoli e resistenti nel campo logistico ed industriale; tempi di esecuzione brevissimi nel primo caso, di più ampio respiro negli altri due, tenendo sempre presente però, che qualunque lavoro di mascheramento, per essere efficace, deve essere anzitutto tempestivo.

Quanto sopra non deve far ritenere che possano darsi formule fisse o procedimenti schematici, valevoli ciascuno per ogni

Le forme del mascheramento variano a seconda:

della distinzione	Parziale Totale			
del criterio seguito nel realizzarlo	Con dissimulazioni e con simulazioni			A chiazzature Con prospettiva scenografica con mimetica.
del campo di applicazione	Nel campo tattico			In zone fortificate In zone non fortificate
	Nel campo logistico			Per ponti ferroviari e stradali Per zone di gran traffico Per canali di navigazione Per opere varie ecc.
	Nel campo industriale	In zone interne	In zone civili	Per opere idroelettriche Per stabilimenti di produzione di materiale bellico Per depositi, materiali ecc.
		In zone costiere	In zone militari	Per polverifici Per silurifici Per cantieri e impianti vari ecc.

caso, essendo invece infinite le possibilità che la natura e la tecnica offrono all'arte del mascheramento. È sufficiente però a dimostrare quanto sia errato e arbitrario generalizzare le adozioni di alcuni sistemi, senza curare l'adattamento di essi, anche nei minimi particolari, alle varie condizioni di mezzo, di tempo e d'ambiente.

Errori di "ambiente" e di "mimetica"

Se è vero infatti che tutti gli eserciti si sono convinti della nuova tecnica del mascheramento e sono molteplici le applicazioni che gli specialisti di questa branca militare mettono in elaborazione anche per gli eventi futuri, è altrettanto esatto che non tutti ancora conoscono le conseguenze che da esse derivano, quando nella loro esecuzione si cada in errori di «ambiente» e di «mimetica».

Esemplificando si osserva che, per mascherarsi all'osservazione nemica, terrestre ed aerea, non basta usare qualche semplice accorgimento, come quello, per le truppe in cammino, di addossarsi ai margini delle strade, disponendosi ventre a terra; per le armi, di coprirle con frasche o con una rete guarnita di trucioli; per gli osservatori, di inzollarli, ecc., senza tenere conto di alcuni particolari per l'opportuno ambientamento e la razionale mimetizzazione dell'opera, particolari che l'osservazione aerea nemica, da quote anche elevate, con precisione rileva.

Esaminiamo alcuni dei casi più interessanti.

Il mitragliere che crede di avere mascherata la sua arma con l'adagiare su questa del fogliame o delle reti mimetiche, non sa quali tristi conseguenze può arrecare alla massa combattente del suo reparto, quando l'osservazione avversaria ha notato che il fogliame o le erbe sono ingiallite o non sono disposte naturalmente, oppure che la rete, di tonalità diversa da quella della vegetazione circostante, forma una chiazza ben distinta dal colore predominante, ovvero che essa, essendo malamente adagiata su centine qualsiasi, dà luogo ad ombre portate troppo rilevanti, non di cespugli o di altri elementi naturali, cosicchè, rivelando la postazione, ne annulla il fattore sorpresa (vedi figure 1 e 2).

Analogamente, quando il mascheramento di tale arma è bene intonato e tecnicamente riuscito, ma non si è tenuto conto di altri accorgimenti ad esempio di far sparire o comunque confondere le piste che vi adducono, l'esperto osservatore tattico ne rileva facilmente l'ubicazione e di conseguenza non passerà molto che l'arma stessa verrà individuata e fatta oggetto di bersaglio da parte avversaria. Ciò vale anche per gli osservatori, quando questi si ritengono perfettamente mascherati, mentre una inaccortezza fa sì che fasci di fili telefonici vi arrivino allo scoperto a una imboccatura, denunciando completamente l'ubicazione e la funzione dell'opera (vedi fig. 3).

Nè migliori risultati possono conseguirsi nel mascheramento di baraccamenti, depositi, ecc., se non si rispettano lo stile, le colture e gli usi regionali, simulando ad esempio coperture a terrazzo ove dominano quelle a tetto, pagliai e silos dove mancano le coltivazioni a grano o foraggi, alberi in zone

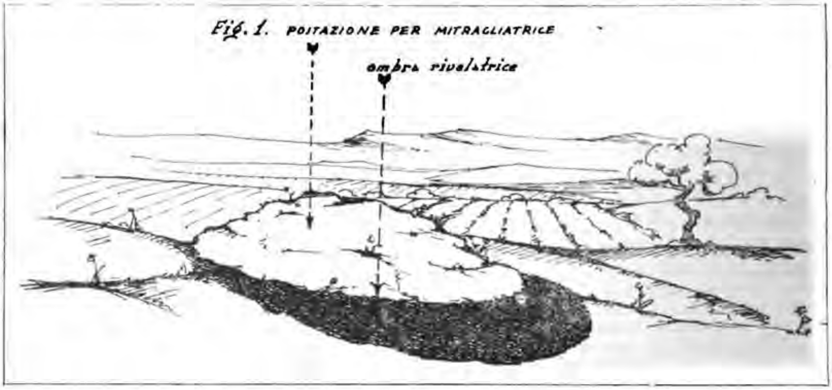


Fig. 3. OSSERVATORIO PERFETTAMENTE MASCHERATO INTONATO ALL'AMBIENTE.

generalmente scoperte. Tra i varî sistemi, la cui generalizzazione dà luogo più frequentemente ad errori, si cita la mimetizzazione a chiazzature, applicata spesso con risultati incerti o negativi, perchè eseguita da inesperti e senza alcuna precisa direttiva circa il colore, la forma, le tonalità le dimensioni e tipo di chiazza.

Si cita inoltre la tinteggiatura grigio–fumo, diffusasi negli ultimi tempi a varî complessi di edifici e baraccamenti, che realizza un solo vantaggio: quello di non fare distinguere le caratteristiche architettoniche delle pareti verticali nelle notti. Ma essa non risulta allora eccessivamente necessaria, poichè il volo cieco, che permette le azioni di bombardamento notturno, non presenta in tali condizioni di oscurità molti fattori di riuscita. D'altra parte, ove l'azione nemica si effettui con l'ausilio di razzi illuminanti, o nelle notti di luna, l'apprestamento indicato dà poca efficacia, anzi mette in maggiore evidenza, con le ombre portate e il particolare effetto della luce lunare, ciò che si è voluto nascondere (anche se sono stati predisposti accorgimenti aleatori, come il cospargere con tinte oscure o polvere di carbone le zone sottostanti agli edifici stessi) (v. fig. 4).

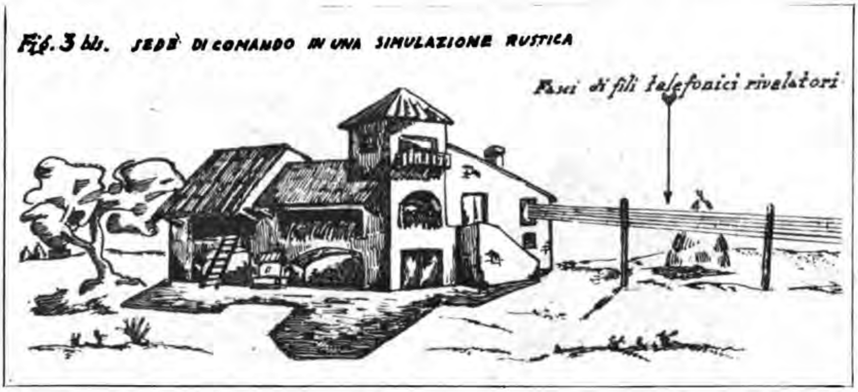


Fig. 3 bis. SEDE DI COMANDO IN UNA SIMULAZIONE RUSTICA

Di giorno poi, la tonalità grigio-fumo delle costruzioni, spiccherà in modo evidente sul terreno circostante, specialmente se estesa a grandi agglomerati di edifici.

Se si tien conto inoltre che il mascheramento realizzato unicamente con sovrastrutture, non raggiunge da solo lo scopo, si può concludere che è con la prospettiva scenografica, combinata all'applicazione di sovrastrutture, che possono ottenersi i risultati più soddisfacenti.

Alcuni esempi pratici

Ne offrono i risultati le figure qui unite:

Fig. 5. – Baracca truppa mascherata a chiazzatura: sistema da scartare perchè le ombre rivelano la massa architettonica, e le chiazzature non si intonano agli sfondi.

Fig. 6. – La stessa: mascherata con sovrastrutture e chiazzature: sistema da scartare, perchè, pur essendo mosse le ombre, le chiazzature non si intonano agli sfondi.

Fig. 7. – La stessa, mascherata con sovrastrutture e prospettiva scenografica.

Fig. 4. EDIFICIO TINTEGGIATO IN GRIGIO-FUMO VEDUTO IN UNA NOTTE DI LUNA.

Fig. 5. CAPANNONE MASCHERATO CON CHIAZZATURA

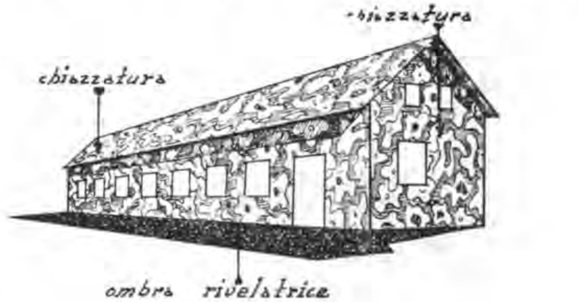


Fig. 6 CAPANNONE MASCHERATO CON CHIAZZATURE E SOVRASTRUTTURE.

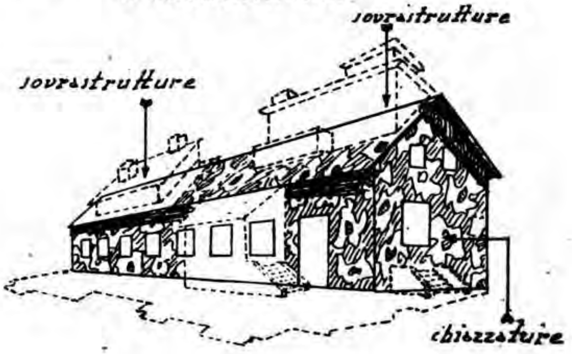


Fig. 8. – Fabbricato industriale con tetti mascherato a chiazzature: sistema da scartare perchè le chiazzature non si intonano nè allo sfondo planimetrico, nè a quello verticale dell'edificio e le ombre di questo rivelano l'architettura industriale.

Fig. 9. – Lo stesso, mascherato con sovrastrutture e chiazzature: sistema da scartare, perchè, pur essendo mosse le ombre, le chiazzature non si intonano agli sfondi.

Fig. 10. – Lo stesso: mascherato con sovrastrutture e prospettiva scenografica.

Anche dalla varietà delle opere da mascherare e dei materiali impiegati, traggono origine deficienze, tanto diverse e numerose, che difficile sarebbe soltanto l'elencarle.

Si nota così l'errore in cui si può incorrere mascherando opere di fortificazione a profilo ondeggiante, con materiali pesanti. Infatti detti materiali verrebbero a creare scabrosità resistenti, tali da diminuire l'angolo limite di impatto proprio della struttura dell'opera, entro cui, cadendo la traiettoria, il proiettile, come è noto, rimbalza. Aumenterebbe così il numero dei colpi penetranti nella massa resistente.

Fig. 7 CAPANNONE MASCHERATO CON SOVRASTRUTTURE E PROSPETTIVA SCENOGRAFICA.

Dovendo mascherare un'opera a profilo sfuggente, occorrerà quindi usare, dove indispensabili, soltanto strutture leggere che apportano anche il vantaggio in caso di rottura di non ingombrare feritoie od ingressi.

Nel campo dei materiali impiegati, si riporta l'esempio di sostanze coloranti, che presentano una scarsa stabilità di colori in zone soggette a esalazioni di gas dell'industria chimica; di reti di treccia vegetale che, applicate in località molto umide, perdono la regolare tesatura, allentandosi dopo pochi giorni.

Passando alla tecnica di applicazione dei materiali ed al modo di esecuzione dei lavori, si osserva il frequente errore di opachizzare i vetri con tinteggiature interne invece che all'esterno, come è necessario per evitare gli effetti specolari di essi nelle notti di luna.

Si cita infine, il caso di deficiente resistenza delle sovrastrutture e coperture realizzate con materiali leggeri (cannicci, reti di spago, truciolo di legno, ecc.) per l'occultamento di canali o superfici varie (pareti, pergolati, tettoie, ecc.) che, specie nel periodo invernale, o per il carico di neve gravante su di esse, o per le forti pressioni dei venti, questi materiali si rendono inefficaci e svelano quanto gelosamente occultavano.

Occorre tener presente inoltre che non basta evitare errori come quelli accennati. Affinchè un'opera di mascheramento, sia essa nel campo tattico che in quello industriale o logistico, riesca e si conservi efficace, è necessario ancora osservare un'altra norma fondamentale: curarne la buona manutenzione. Infatti la rovina o il danneggiamento di qualche particolare, resa possibile da mancata o deficiente manutenzione, non può certamente sfuggire ai controlli dell'osservazione nemica aereofotografica o diretta e compromette quindi completamente il risultato del lavoro. Perciò è buona norma che vengano tempestivamente predisposte presso le opere, edifici o zone, congrue scorte di materiali, per le eventuali rimesse a

Fig. 8 FABBRICATO INDUSTRIALE CON TETTI A SEGA MASCHERATO CON CHIAZZATURE

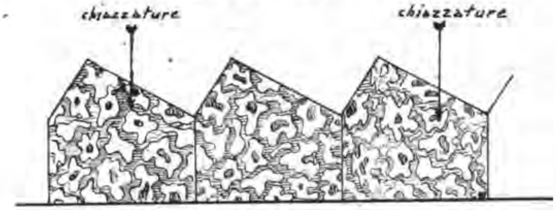
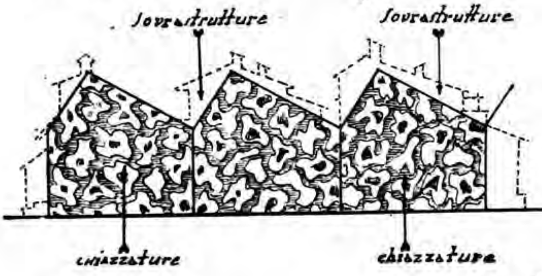


Fig. 9 FABBRICATO INDUSTRIALE CON TETTI A SEGA MASCHERATO CON SOVRASTRUTTURE E CHIAZZATURE



punto di elementi danneggiati da intemperie o altre cause di forza maggiore.

Da quanto sopra si può dedurre che non è sufficiente mascherare; occorre «saper mascherare» e conservare nel tempo i risultati raggiunti.

Coloro quindi ai quali spetta l'iniziativa di applicare questo nuovo mezzo di difesa, se vogliono lavorare utilmente, devono affidarsi a progettisti e dirigenti di provata capacità, ad evitare le spiacevoli conseguenze derivanti da un progetto errato o da una cattiva esecuzione o mantenimento.

Soltanto con il mascheramento, razionalmente progettato, esente da errori, che una empirica diffusione e trattazione aveva reso comuni, potrà sempre più guadagnare la fiducia degli interessati. Fiducia del resto giustificata dai grandi risultati che esso ha già conseguito nei più svariati campi. Basti citare il «Vallo Atlantico» dove per una lunghezza di 8000 chilometri, da Narwich al confine franco-spagnolo, le più varie costruzioni, contenenti: artiglierie, depositi, casematte sono state messe in vita ed armonizzate ai varî stili, regioni, ambienti, con effetti di indiscussa efficacia, raggiunti in gran parte con la prospettiva scenografica.

E alla domanda se possano applicarsi i metodi della prospettiva e scenografia al mascheramento di opere ed edifici anche ad ampia superficie, può rispondersi affermativamente.

Sono sufficienti a convincersene, le numerose prove brillantemente superate, tutte le volte che il problema si è affrontato con la dovuta preparazione e la necessaria consapevolezza. Infine cito alcuni errori di mascheramento commessi dagli inglesi, durante questa guerra.

Un importante aeroporto inglese nell'Epiro fu bombardato e distrutto da parte dell'Aviazione Italiana, per non essere stato curato, nei particolari di occultamento, le tipiche aviorimesse.

In Inghilterra era stato costruito un finto aeroporto, mettendo sul campo apparecchi ed installazioni in legno, mentre le attrezzature e gli aeroplani veri, venivano occultati in una finta boscaglia, fatta di finti alberi mobili. In seguito agli accertamenti eseguiti a mezzo della ricognizione, che fra l'altro aveva rilevato la mancanza assoluta di reazione contraerea, gli aviatori germanici sganciarono sul finto aeroporto, bombe di legno con scritte ironiche, ed immediatamente dopo lasciarono cadere quelle vere nel finto bosco, ove tutto prese fuoco e fu distrutto.

Si sa, infine, come i tedeschi potevano distruggere una delle più importanti fabbriche di motori per aviazione nei pressi di Coventry, malgrado questa fosse perfettamente occultata in una macchia. Fu dopo la totale distruzione della città, ed in seguito ad un'indiscrezione di Radio-Londra, che in occasione della visita del Sovrano inglese alla città stessa, disse che «il cuore di Coventry non era spento».

Su questa traccia i ricognitori tedeschi riuscirono a scoprire che sotto una folta prateria, ferveva sempre l'attività di una potente industria bellica.

Si conclude quindi, che anche su un mascheramento perfetto, nella tecnica ambiente e costruttiva non bisogna lasciar trapelare notizia alcuna, perchè potrebbe tornare utilissima all'avversario.

Fig. 10 FABBRICHE INDUSTRIALI CON TETTI A SEGA MASCHERATE CON SOVRASTRURE E PROSPETTIVA SCENOGRAFICA

Alpini

del maggiore GINO CIOTTI

La Patria chiama, il popolo si leva in armi, ed ecco risuonare i cari nomi dei vecchi Battaglioni, nomi di monti e di valli, che più che nomi sono simboli, che hanno un contenuto di nostalgia paesana, che dicono tutta una tradizione di combattimenti e di sacrifici, che hanno una loro voce ed un loro significato inconfondibili. Ecco i cari nomi riecheggiare nei cuori dei « veci », rifiorire sulla bocca di tutti, riapparire sui bollettini e sulle citazioni. Battaglioni « acciuga » e delle « Langhe » del 1°; battaglioni del vecchio « dui », il reggimento più « scarpone », il reggimento della « lingèra », il reggimento del « Val Varaita » e del « Salusi », col suo leggendario colonnello Piglione; pesanti e scontrosi battaglioni del « terz », battaglioni del Monte Nero e il battaglione « Austa, ca cousta l'on ca cousta », del 4° alpini; e gli esuberanti battaglioni lombardi, della Valtellina, del bergamasco, dello Stelvio e tutti i battaglioni veneti del « 6° », tanti provati sull'Ortigara, quelli cadorini del « 7° », — il reggimento di Balbo — della Val Cordevole e quelli della piovosa Carnia, dell'« 8° », quelli di Cantore, del « vecio » che li guidò in Libia precedendoli a cavallo di quei suoi ronzini famosi, « Lui », il generale più scalcinato ed intrepido che mai ebbero gli alpini. Vecchi battaglioni dai nomi nostalgici che sanno di timo e di mirtilli, cui i nuovi del « 9° » e dell'« 11° », rinverdiscono le glorie.

In alto: « Alpino e mulo » acquarello del pittore MARIO BERLANDIS

Il concorso a premi ●

Alpini! Bisogna aver vissuto tra loro, combattuto con loro, con loro sofferto e gioito, per comprenderli ed amarli. Per comprenderli e non dimenticarli più; per sentire tutto il profondo rimpianto e l'amara nostalgia di non essere ancora tra loro, anche stavolta, in combattimento.

Alpini! È tutta una maniera di vivere e d'intendere la guerra; è tutta una particolare maniera d'intendere e d'interpretare la disciplina e il cameratismo, pervaso di un intraducibile spirito di familiare bonomia e di commovente solidarietà. L'attaccamento al reggimento, al battaglione, non finisce col congedo o colla fine di una campagna, ma permane inalterato finchè dura la vita, anche in virtù del sistema tutto particolare di reclutamento, che fa ritrovare, una volta borghesi, sullo stesso sentiero, sulla stessa piazza, i giorni di mercato, gli alpini di uno stesso battaglione.

Tutti gli alpini si portano il cappello a casa congedandosi, ed in quel gesto semplice e fiero, è insita la premessa, che alpini si vuol rimanere, che alpini si vuol ritornare.

È tipica e piena di maliziosa arguzia, la definizione che quel vecchio alpino veneto, fece della faccenda del congedo: « Cò che xe borghesi, qualche volta i ne conzeda per fare l'alpin, pò i ne riciama per fare il borghese e così via ». E quando « i ne riciama » molti « veci » si presentano col vecchio cappello e la « pena » smozzicata.

È recentissimo l'episodio di quel giovane alpino ferito, degente in un ospedale di Roma, che si è rivolto ad un Comandante di deposito di un Reggimento di artiglieria della Capitale, perchè gli facesse la grazia di inviargli per tutta « befana », un cappello alpino, chè il suo, chissà dove era rimasto!

E quell'altro alpino che rimproverato da un compagno di corsia — erano stati entrambi feriti al piede, in una recente azione sul fronte orientale — perchè mai, una volta ferito fosse tornato indietro, facendosi più di due chilometri sotto il fuoco nemico, rispose colla più grande naturalezza — «Eh! grazie! per forza — mi era caduto il cappello! Vuoi che lasciassi la mia penna in mano a loro ».

Il cappello « cu la piuma », come dicono quelli dei battaglioni piemontesi, è senza dubbio un simbolo diverso dagli altri simboli. Anche il cappello piumato o il «fez», è un simbolo per il bersagliere, ma la cosa è diversa. Per l'alpino, il cappello, « co l'osèl lavìa », è meno del simbolo sacro (e poi l'alpino non vuol sapere, di questi paroloni difficili e un po' penetranti) ma è qualche cosa d'infinitamente più caro, di più familiare, di inseparabile; tanto inseparabile, che voi non potete immaginare un alpino coll'elmetto e per riconoscerlo, dovete fare uno sforzo.

Valga un ricordo per tutti. Da un Superiore Comando, un bel giorno venne un ordine perentorio, chiuso busta gialla. Bisognava finirla con certi abusi; gli alpini dovevano « portarsi » in linea col prescritto elmetto; lasciare il cappello in fondo valle, alle salmerie di battaglione.

Costernazione nei ranghi del battaglione, i moccoli arrivarono alle stelle; il Maggiore non sapeva come dirlo ai comandanti di compagnia a rapporto; ma dovette pur dirlo, esibendo un cipiglio di circostanza. Tutta la valle risuonò delle più caratteristiche apostrofi alpine. « No i te lassa morire no, gnanca co la péna! ». Ma non c'era che fare, gli ordini sono ordini e plotone per plotone, gli alpini dovettero sfilare davanti alla baracca delle salmerie e « lassar zo » cappello e penna.

L'ordine di portarsi in linea per la notte stessa fu differito di due o tre giorni, non so a causa di quale contrordine, ma comunque una... bella notte che veniva giù l'acqua a rovesci, si partì. Zaino in spalla e via. (A proposito di

« zaino alpino » procurate raffigurarvi questa scenetta: un reparto alpino sosta al margine di una strada, zaino a terra con tanto di gavettone inalberato sopra. Un plotone di genieri scende giù per la china e uno d'essi, prova a tirar su uno degli zaini e lo lascia ricadere; passa un altro e tenta con gesto virile di volteggiarlo, per infilarvi il braccio sinistro e... perde l'equilibrio. (L'alpino appoggiato all'alpenstock, « el pistocc », guarda di sottecchi, masticando la sua cicca).

Si partì, dunque, nel buio e si cominciò a rotolare giù per chine rese viscide come il sapone e a risalire per pendii colle mani e coi piedi, tra lo sferragliare caratteristico di baionette e di buffetterie diverse e il sacramentare dei conducenti. Cessa la pioggia e su in vetta ecco l'alba. Il battaglione vapòra al primo sole... come una vaporiera e nelle prime luci rosate, quando si alzano nell'aria pura le prime nenie montanine, ecco, oh! miracolo!, tutti gli alpini hanno in testa il loro fiero cappello con certe penne smozzicate e cpelacchiate, che dicono il loro lungo soggiorno chissà in quali sngoli reconditi del tascapane. Tutti gli elmetti pendevano mortificatissimi dall'alpenstock, infilato a sostenere lo zaino. Il primo a aiderne fu il Maggiore, mentre il Cappellano alzava costernato le rmani al cielo; il secondo a... sorriderne, fu il Comandante del Gruppo che però ammonì: « Beh! ragazzi, vedete di non farmi avere delle grane e non appena avvistat› un ufficial› del C›m:nd› venir su per la mulattiera, mano agli elmetti ».

— « No stia a badarghe, sior Colonelo, pensarem nualtri! ».

E voglio tacere quel che avvenne il primo giorno, che un ufficiale di Stato Maggiore fu segnalato dal fondo valle, a mezzo di quelle segnalazioni misteriose e fulminee, a confronto delle quali il famigerato « tam-tam » delle foreste vergini, fa ridere i polli.

Tutta una tradizione fatta di minuti particolari cementa per la vita questa bella truppa, fatta di gente solida, spesso taciturna e scontrosa, poi non così tanto come si dice, ma soprattutto semplice e che sprezza ogni comodità, perchè tanto non potrebbe averla, perchè sa farne benissimo a meno, perchè è di una adattabilità fatta di parsimonia e d'intelligenza, perchè i suoi desideri sono invero limitatissimi e modesti. Un po' di grappa, una buona cicca, un paio di scarpe solide e larghe, e, se si può, un buon bicchier di vino, fanno la sua felicità. E se poi tutto questo, per avventura, un giorno venisse a mancare, basta lasciarlo, — l'alpino — brontolare un po', ed eccolo di nuovo maneggevole, tira di un buco la cintola, mette la cicca in bocca e... canta...

Non apprezza le chiacchere, i lunghi sermoni, specialmente se tortuosi e fioriti, parla quasi sempre il suo dialetto ed ama che il suo ufficiale gli parli e lo comandi in dialetto, giacchè questo fatto basta a dirgli che chi lo comanda è dei suoi. Sopporta solo dal cappellano un parlare più scelto e ricercato, purchè, beninteso, non la tiri troppo in lungo e non lo faccia troppo difficile chè allora, « il vecio », si appoggia su di una gamba e, dondolando con l'altra, guarda alle cime distratto.

E quando un giorno il nostro Cappellano, un santuomo pur tanto semplice e modesto, dovette fare al battaglione un certo fervorino di circostanza, che tendeva a predisporre gli animi al peggio, vien fuori un alpino della mia compagnia a dire: « Parcossa Reverendo, sta a tirarla tanto in longo. Torneremo suso e bonanote!» (« Tasi! gnùrant, buricc », lo riprende il caporale piemontese, che parla veneto, lingua ufficiale del Battaglione).

Ritrovarsi poi borghesi, e rievocare è tutt'uno. « Ciau' pais', come la va? n'duma bèive nà volta? ». E una volta colle gambe sotto il tavolo, si dimenticano della vacca, degli interessi immediati, e si rivedono lassù, si risentono lassù, a rievocare i compagni morti e vivi e gli episodi gorgogliano fuori a grappoli.

Oppure è un trenino, uno di quei trenini cigolanti che risalgono stanchi e pigri le valli del Veneto e del Friuli, della Carnia o del Cadore, pieno zeppo di montagnini che tornano dalla fiera. Manco a dirlo la più parte furono alpini o torneranno ad essere alpini o saranno alpini alla prossima leva. E mi pare di vederlo, lui, il bravo « vecio » con due baffoni trasandati, le tempie grigie, la pipa in bocca, che sta un po' e poi attacca: « co gèra alpin ne la Sète, ostia » (il battaglione « Sette Comuni » dell'Altipiano)... E dopo, un momento ecco avvicinarsi altri « veci ». « Ciò, mi gèra del « Feltre » e son stà a la Caldiera come ti « vecio ».

E i « veci » la contano su, mentre i « bocia » guardano alle cime e alle crode familiari. E raccontano talvolta con semplicità commovente, eventi e fatti cui furono partecipi con altrettanta semplicità.

« Veci », lo saprete, non vuol dire « vecchi » nel significato comune della parola; negli alpini i « veci » sono quelli magari della classe immediatamente congedata. Quando uno comincia ad essere veramente anziano come « cui della Libia » allora si diventa « el pare », « el barba » o addirittura « el nono ». E nei nostri splendidi battaglioni, abbiamo avuti nelle stesse compagnie contemporaneamente « bocia », « veci » e « noni ». Dirò di più, per i non alpini, s'intende: che non è infrequente il caso, in cui nello stesso reparto, si capisce quando ci sono richiami per mobilitazione, si trovi un portaordini tutto nervi e muscoli, il cui babbo è magari caporale mitragliere e uno zio è negli « sconci », alle salmerie di battaglione e viene su ogni tanto colle munizioni, attaccato alla coda del mulo e porta tutte le novità. Gli « sconci » (conducenti), sanno sempre tutto, quando verrà il cambio, dove si andrà in riposo e quando loro, masticandosi la cicca in bocca, con quell'aria sorniona che conferisce loro tanta autorità presso i « bocia », preannunciano che domani ci sarà un'azione, ci si può giurare sopra.

Alpini si nasce. Si nasce non solamente perchè si è figli e nipoti di alpini e si è nati tra i monti, ma si nasce anche per elezione, per passione. Si deve essere portati al gusto della vita semplice e un po' alla buona, al gusto per lo sforzo fisico, alla crudezza degli elementi, a quella facilità di adattamento che se è una virtù precipua del nostro soldato, del nostro popolo sobrio; questa si rivela in modo particolare nel soldato di montagna, che spesso deve cavarsela da sè in mille emergenze.

Assai spesso piccoli reparti rimangono giorni e settimane isolati con pochi « viveri in natura », e bisogna badare a tutto, a vivere, a combattere, a ripararsi dal freddo, a curarsi se malati, a medicarsi se feriti. Bufere, t›rmente e nebbie possono isolare il reparto per settimane intere e... allora tirare la cintola è molto, ma non è tutto.

Uno degli aspetti più simpatici di questa truppa così nostra e così popolare e cara ormai ad ogni cuore d'italiano, è l'assenza di ogni fanatismo, di ogni vanteria singola e particolarmente collettiva, di ogni vanità, potremmo dire di ogni entusiasmo, se non temessimo di essere fraintesi. Ma tuttavia senza essere fraintesi, potremo affermare, che ogni forma esteriore di entusiasmo è quasi sempre bandita. L'alpino sta magari per una bella baldoria alla paesana, ma difficilmente si infiamma e si riscalda. Gli alpini non sono gente di fantasia.

« Vieni qua, dimmi, come hai fatto a catturare quei due prigionieri ». — « Mi ». — « Sì, te ». — « Salo, sior Tenente, cò go visto la pattuglia che veniva verso de mi, mi me son sconto e... salo, e go fà un salto, e lori i xe andai sòto e mi sòra, e po' mi sòto e lòri sòra, e... ècome qua! ». Tutto qui.

E l'altro: — « Sai che il Capitano ti proporrà per una bella medaglia ». — « Mi? e parcossa? ». E dopo un momento te lo senti correr dietro. — « Sior Tenente, el me fassa 'na grassia. No se podaria veder col sior Capitano, de comutàr quela medalia, con cinque giorni di licensia, più due? ».

La licenza! Il sogno degli alpini, che più degli altri soldati soffrono di nostalgia. Dalle crode, dalle cime, guardano in giù, quando non c'è nebbia e... vedono le loro case! L'hanno tanto nel cuore questa benedetta licenza che fondendo perfino licenza con convalescenza, semplificano, facendone, un unico e pittoresco termine: « convalicensia »!

A proposito di casa. Sull'imbrunire, un giorno — siamo nell'altra guerra —, passo d'ispezione alle vedette. Batto colla mano sulla spalla di una di esse. — « Che guardi, che vedi laggiù ». — « Vàrdeo, sior Tenente: vèdelo quel lumicino laggiù « Xe casa mia, ostrega! ». E si morse le labbra. Bisogna aggiungere che si era ai primissimi giorni dello schieramento oltre Piave. Si morse le labbra, senza nemmeno voltarsi, forse per nascondermi la sua emozione, e scuotendo la testa: — « Fioi de cani! » ed un lampo di odio e di vendetta, passò nei suoi occhi.

Erano sotto un ciglione largo così, defilati alle mitragliatrici nemiche, ma guai a tirar fuori un braccio o a spostarsi di un passo per sgranchirsi. Pioveva a catinelle. Al di là di un salto di roccia, a pochi passi, un cumulo di cadaveri nemici mandava un lezzo insopportabile e si doveva rimanere lì, immobili, fino alla notte.

Non si sapeva proprio come fare. Il Capitano ha un'idea. Chiama due o tre « Schiene » della Compagnia e propone loro la faccenda. Andare strisciando presso il cumulo di cadaveri e procurare di rotolarli più giù, in maniera di poter respirare: premio una borraccia di grappa, al ritorno. Da due giorni non ricevevamo nè rancio e nè caffè, e quella borraccia di grappa rappresentava tutta la loro ricchezza. Gli alpini ebbero un lampo di felicità negli occhi ed un momento di esitazione. Poi uno di loro prese la parola

per porre delle condizioni, i cui termini sono un poema di logica, di freddo coraggio e di astuto e ponderato calcolo contadinesco. Si espresse presso a poco così: Sta bene andare e compiere la missione sotto il fuoco nemico, sta bene il compenso, ma occorreva un anticipo per le seguenti ragioni: primo: uno dei tre poteva non tornàre e non sarebbe stato giusto privarlo della sua parte; secondo: non era nemmeno giusto che quello o quelli che tornassero, si godessero tutta la borraccia. — « Cossa dìselo lu, sior Capitano, ghé par giusto ». Momento di perplessità. Stava per venire il responso, quando una granata andò a scoppiare, tra un rovinìo di sassi d'inferno, proprio sul cumulo delle povere vittime e fece piazza pulita. — « Ciò, fioi de cani, i ne gà tolto la « sgnappa »! Giustizia per giustizia, il Capitano elargì metà della borraccia.

E quest'episodio riferito da una bella figura di ufficiale alpino, naturalmente, testimonio oculare. Siamo ancora all'altra guerra.

In un'osteria di un paese nelle retrovie, in Cadore. Nell'osteria quattro imboscati maledicono alla guerra, l'ufficiale sta per slanciarsi e... rimettere le idee in ordine, quando la porta si spalanca ed entra un alpino, pallido, la testa bendata sorretto da un portaferiti. Sta un po' esitante per rendersi conto di quanto accade, poi va verso l'ufficiale, lo trattiene e, rivolto a tutti gli altri, ha un gesto perentorio indicando la porta: — Andè, vu altri, quando ghe entro mi, entra l'onore! ». Aveva promesso alla madre che non sarebbe tornato a casa se non onorato di una ferita!

E le parole pronunciate da quell'altro « bocia » fatto prigioniero a Castelgomberto dopo essersi battuto con disperazione: — « Cossa la dirà me mare ». C'è tutta la disperata angoscia di un figlio istintivamente educato a quei principi d'amore alla propria terra, di geloso amor proprio che vorremmo vedere tralucere in tante anime bennate, ma pavide e torve di odio, che si fanno un vanto rinnegare la Patria e perfino irridere alle sue sventure. Ce ne sono di questi che dovrebbero spararsi per la vergogna, di fronte alle lezioni, che un umile mandriano cadorino può infliggere loro.

La semplicità, sempre la semplicità, è l'aspetto più commovente dell'anima di questi ruvidi e irsuti figli della montagna, siano valdostani o della Val Pellice, siano delle Valli che digradano al mare Ligure o della Val Varaita; vengano dalla Val d'Intelvi o dalla Val Cismon, scendano dall'Altipiano o dall'Arvenis, son tutti eguali, serii, maneggevoli, mai riottosi. Ma guai a non conoscerli, a non saperli comprendere, peggio ancora a non saperli prendere.

Il « tono » a questa semplicità, lo dette Antonio Cantore, « el General », « el vecio », « Toni ». Una figura tutta nerboruta, ritorta come un querciolo, e perchè no, piuttosto sgraziata, scalcinatissimo, ruvido come un'istrice, testardo da quel genovese che era — chè « el Vecio » era di « Sampédèna » e per giunta miope, occhiali a stanghetta. Ma che generale, fratelli, e che alpino! Gli alpini lo temevano, ma l'adoravano. Nessun Capo alpino è stato più pianto e più rimpianto di lui, fra i suoi alpini.

E Cantore è in paradiso, dicono gli alpini; in paradiso, con la sua bella pallottola in fronte e sta lì ad aspettare tutti gli alpini che a plotoni, a battaglioni folti, mano mano lo raggiungono.

Lui ha creato il magnifico reggimento Friulano, l'8°, il reggimento i cui battaglioni bellissimi scendono dal Matajur, dall'Arvenis, dal Monte Nero, dal Canin; che sfociano, per correre alle armi, dalla Val Fella e dalla Val Natisone; quelli di Cividale, di Gemona e di Tolmezzo; quelli del Tagliamento; i battaglioni che cantano « O tu stèle, biele stèlis ».

Quando Cantore sbarcò nel lontano 1911 a Tripoli, alla testa del suo « Tolmezzo » e gli dettero il comando del Gruppo che comprendeva, se non andiamo errati, il « Verona » e il « Feltre », quegli eterni scontenti e brontoloni di veneti e cadorini, cominciarono a... ciccare: Un colonnello alpino genovese? Mai visto! Poi, dietro le orme lasciate dalle zampe di quel suo cavalluccio sbilenco e contorto come lui, lo seguirono in capo... al deserto e scrissero con lui pagine di gloria imperitura, « Cui della Libia » quelli che quando videro le montagne del Gebel esclamarono: — « Ciò, vàrda, ghe xe le montagne che vanno in suso anca chi! ».

— « Avvanti, avvanti! » urlava Cantore, con quella sua voce chioccia e roteando il frustino. E vennero Assaba, Ettangi, Maduar Merg!

Quando poi, sui loro monti, gli alpini dovettero abbandonare, piangendo di dolore e di rabbia, le cime tanto sanguinosamente conquistate, quando dovettero scendere dalle forcelle e dai valichi, sui quali avevano lasciato brandelli della loro carne viva, quelli dell'« 88 » e dell'« 89 » quelli della Libia, tendendo i pugni andavano mugulando « cò ghe fusse sta el Vecio »! Erano gli stessi che quando si credevano essere vittime di una ingiustizia collettiva protestavano: « se ci fosse ancora Cantore non ci tratterebbero così ».

Cantore! Ben lo ritrasse Diano, in quel suo granitico monumento coronato di aquile, appoggiato al suo eterno bastone, accigliato, il collo dentro il pastrano, sullo sfondo cristallino delle Dolomiti.

Burbero, sgraziato, è vero, ma oltre che un autentico e grande eroe, fu un grande padre per i suoi alpini.

E solo un padre, nel maggio del '15, poteva trovarsi, quella mattina, come lui, sotto la tettoia della Stazione di Verona ad attendere i richiamati e riconoscerli uno per uno. E quelli rimasero di sale. « Ciò, fioj, el xe « el Vecio », xè lu, « el General » e si avviavano timorosi e commossi, il cappello in mano. Andava a prenderseli da lui i suoi « veci » e a riconoscerli: — « Vieni qui; tu non sei Corà, e tu non fosti ferito a Ettangi, e tu? e tu, non eri caporal maggiore al « Vestone? » — « Siorsì, sior General, mi gèra visino a lu, cò el so caval de lu fu ferito, ricòrdeo, sior General ».

E il Generale aspetta in paradiso. Chissà quanti ancora lo raggiungeranno, nella gloria delle « penne mozze ».

La storia che viviamo, le gesta di cui già tanto si onorano gli alpini, sarà scritta un giorno, e come ci promette il Duce che ama e conosce gli alpini, quanto hanno operato gli alpini, finora, sarà materia di epopea e di leggenda. Noi non vogliamo tuttavia, in onore alla semplicità dei nostri alpini, chiudere queste note con un peana, con una « tirata » ad effetto, con una « chiusa » di maniera; i nostri alpini ce ne vorrebbero. Citeremo invece un episodio recentissimo, riguardante le azioni del fronte greco-albanese e che dice che i « bocia », ben valgono i « veci ».

Un alpino della gloriosissima « Julia » va di pattuglia. Nella nebbia perde il collegamento con i compagni e viene circondato da un pattuglione greco, che sente frugare e frusciare intorno a sè. Per sfuggire alla cattura, tenta nascondersi e precipita in un burrone. Nel rotolare perde il fucile cui era inastata la baionetta ed il tascapane. Rimane due giorni mezzo morto, tutto pesto, ma senza muovere un dito, anche per risparmiare le forze. Riesce alfine a tirarsi fuori e sta per orientarsi e rientrare nelle nostre linee, quando viene sorpreso da una nuova pattuglia greca. Non esita, si scaglia sui tre greci e a « elmettate » se ne sbarazza, s'impossessa di un fucile e di munizioni e si avvia verso le trincee nostre. Sul sentiero incontra uno strano tipo di soldato nemico che, con un somaro carico di ogni ben di Dio si avviava, naturalmente sbagliando strada, verso quelle che crede le linee greche per far — da buon greco — del commercio minuto. Il bravo alpino preleva greco, somaro e approvvigionamento vario e, ormai, con i trasporti assicurati, torna indietro a prendere tutto l'armamento dei tre caduti e rientra trionfante nelle nostre linee. Aveva — dicono — l'elmetto un poco ammaccato. Credo — in fede mia — che sia l'unica volta che un alpino non abbia maledetto l'elmetto, che, tra le sue fobie, è una delle maggiori.

TACCUINO DEL COMANDANTE

Camerata ufficiale, tu hai certo pensato, ed espresso ai tuoi collaboratori, idee essenziali per quell'opera educativa ed addestrativa ch'è sacra missione di ogni conduttore di uomini. Ma sei comandante di reparto in guerra! Sei assillato da ogni sorta di piccole e grandi cure: non hai avuto nè avrai tempo di fissar quelle idee su carta, per meglio ricordarle e diffonderle. Lo facciamo noi, in vece tua, nel Taccuino del Comandante

XI.

Preparare i combattenti presuppone avere preparato i comandanti, e non soltanto i più elevati in grado, ma anche i medi ed i piccoli. Particolare attenzione e cura meritano questi ultimi, per il loro numero e per il loro continuo contatto con la truppa.

Concezioni ingegnose ardite geniali di strategia o di alta tattica sono indispensabili per lottare e vincere; ma basta uno a concepirle, bastano pochi a comprenderle nella loro intima essenza, occorrono molti e di buona solida struttura per attuarle. Non le idee mancano, specie nei momenti critici della vita dei popoli; mancano — talora — gli esecutori. Tremenda situazione quella d'un capo di alto valore quando, al momento decisivo, la truppa non fosse all'altezza della sua missione, sì da esser degna del miglior destino.

Ma la truppa non è tale se non è adeguatamente preparata, organizzata, attivata. Per quanto mirabili siano i criteri fondamentali, per quanto ben congegnato sia il piano organizzativo, per quanto luminosi siano i concetti esecutivi, la massa non risulta quale il capo l'ha voluta se non è stata sin dall'inizio inquadrata con tutti elementi sicuri per solidità di carattere, per fedeltà di sentimenti per chiarezza di intelletto per capacità pratica.

Scelta e formazione di questi elementi sono fra gli atti se non più difficili, almeno fra i più delicati di tutta l'opera organizzativa: questo è il punto nel quale, più che in ogni altro, può manifestarsi la debolezza di un organismo complesso quando sia sottoposto a prove ardue.

Anche i comandanti di grado non molto elevato concorrono, e non poco, alla formazione dei quadri della più grande massa, anzitutto nel **formare se stessi.**

Poi nel **formare intorno a sè l'ambiente.**

Ed anche nello **scoprire** — fra l'apparente uniformità grigia dell'ambiente — **i predestinati** per congenita attitudine **alle funzioni di minuto inquadramento.**

In quest'ultimo tuo compito si rivelano le più riposte caratteristiche della tua coscienza e della tua perspicacia, o comandante.

Poichè, se nella formazione di te stesso sei aiutato potentemente dall'abilità dei tuoi superiori e dalla tua volontà di evolvere e di emergere; se nel formar l'ambiente sei condotto dall'istintivo impulso — comune ad ogni creatura umana — di irradiare intorno a te la luce delle tue convinzioni; nello scegliere i tuoi collaboratori di primo o di secondo piano sei solo; e puoi cadere in errore per imperfetto intuito psicologico, per immatura esperienza della vita, per istintivi sensi di simpatia o di antipatia, per eccesso di bontà, per insufficiente rigore di vaglio, per comprensibile — ma pur così dannosa — tendenza a circondarti di gente quieta anche se mediocre, docile anche se priva di carattere, devota anche se debole di temperamento.

Quanto irrimediabilmente fatale ad un reparto, nel momento della prova, è l'aver tenuto indietro i più vivaci i più svelti i più risoluti, solo perchè queste qualità sono necessariamente congiunte ad una sicurezza di sè che sembra presunzione, ad un acume che sembra spirito critico, ad una prontezza d'iniziativa che sembra insofferenza di vincoli, ad una franca scioltezza d'espressioni che sembra iattanza!

Mentre invece, quali preziosi collaboratori avrebbero potuto essere, quei « tipi poco comodi », nelle mani di un comandante avveduto ed autorevole!

È veramente grave errore il ritenere che un uomo — sia pur ottimamente dotato come organizzatore e comandante — possa in breve tempo dare coesione ed anima ad un anche piccolo reparto, o rilevarlo se logoro o mal formato: per sano che sia un cervello, esso non può da solo dar salute e vigore al corpo le cui membra siano lese o mal funzionanti; vi riuscirà soltanto attraverso ad un adeguato periodo di adatte diligenti cure, e con l'aiuto di coadiuvanti. Così per gli organismi collettivi occorrono mezzi e collaborazioni anche ad un capo eccezionalmente abile.

« Collaboratori! » V'è chi in segreto non ama questa parola, sebbene la usi per opportuna lusinga all'amor proprio degli immediati dipendenti.

Nè tale avversione è senza un certo fondamento, in quanto il comandante deve sentire ed assumere intera la propria responsabilità. Ma la pur giusta considerazione deve cedere — come tante giuste cose umane — al fatto insopprimibile che una collettività anche poco numerosa

funziona meglio e rende molto più se — ferma l'unità di impulso e di direzione assicurata dal capo — l'azione esecutiva è articolata in verticale secondo il criterio delle responsabilità scalari, in modo da conferire a ciascuno — sino all'ultimo graduato — senso, nozione e limiti dei propri diritti e dei propri doveri; consapevolezza e coscienza cioè della propria qualità di attore e di mallevadore delle proprie azioni e delle azioni dei propri dipendenti, e al tempo stesso forza d'animo di lasciare a questi autonomia nella rispettiva sfera di competenza.

Appunto in questo così delicato equilibrio tra senso di responsabilità di capo e rispetto e sviluppo della personalità dei dipendenti, sta il segreto dell'arte di ottenere molto senza far sentire il peso del giogo: arte ch'è tutta fondata su delicatezza e profondità d'intuito della multiforme anima umana; arte che non può mancare mai in un vero capo seppur celata sotto l'aspetto rudemente dinamico della risoluta volontà realizzatrice.

Fine e profondo intuito induce infatti il capo a scartare senz'altro da ogni posto di comando ogni individuo che della propria intelligenza e della struttura organico-disciplinare dell'ambiente tenda a farsi scala per salire o poltrona per insediarsi.

Ed a star bene in guardia contro il pericolo di cadere inconsapevolmente nell'istintivo errore di fare, dei gradi sia pur modestissimi ch'egli è in potere di conferire o proporre, premi a melliflui astuti o ad inetti « bravi figlioli » oppure a furbi naviganti tra gli scogli del servizio od a servizievoli profittatori delle umane debolezze e delle piccole manie del superiore.

Ed a tener ben presente — in ogni momento — per sè e per i comandanti in sottordine, che il grado non ha altro effetto positivo che quello di conferire forza operante ad una reale e consistente capacità organizzativa educativa disciplinare e tattica già acquisita; ma purtroppo ha anche l'effetto di lusingare alcune debolezze proprie della natura umana, e di aggravarle quando la capacità non sia congiunta a fermezza di carattere a vigilanza di sè a piena consapevolezza della propria missione.

Poichè **il possedere un grado è soprattutto un più alto un più nobile un più meritorio servire.**

Uno dei requisiti dei quadri sui quali meno concordi sono le idee è quello della coltura; e ciò non per dubbi circa la necessità di una coltura, quanto per divergenze d'opinioni circa le sue caratteristiche e la sua consistenza in relazione con i vari gradi.

In pratica si è data, almeno in passato, eccessiva importanza alla coltura generale; poi, forse per naturale reazione, si è qua e là affermata la piena sufficienza della sola coltura tecnico-professionale. Due eccessi, due errori.

Nel primo, abbagliati dal brillante orpello di un sapere superficiale, si trascura la necessità ferrea del saper fare e cioè dell'arte realizzatrice ch'è tecnica nel senso vero, etimologico, della parola.

Nel secondo, per una pur comprensibile aderenza alle esigenze dell'attività pratica, si dimentica che la futura capacità tecnico-professionale non si può presumere soltanto attraverso prove empiriche, poichè se anche il soggetto le supera non risulta con ciò accertata in modo indubbio l'ulteriore sua capacità a bene operare quando il progresso evolutivo lo porrà di fronte a situazioni nuove ed a problemi più ardui.

In verità, la coltura tecnico-professionale dev'essere ampia e soda, per costituire sicura base d'azione immediata; ed una buona coltura generale occorre come garanzia di capacità a procedere nella via del sapere e del saper fare, grazie al possesso di una mente esercitata ad assimilare le più svariate nozioni e ad analizzare idee e fatti con logica lineare e con assoluta obiettività.

È soprattutto necessaria ai quadri militari d'ogni grado l'attitudine ad intuire la natura umana nei suoi moti interni e nelle sue manifestazioni, a dominarla con la superiorità delle proprie virtù, a guidarla con la propria saggezza con la propria perspicacia con la propria risolutezza col proprio sapere.

In breve: il futuro conduttore d'uomini, sia pur di grado modesto, deve avere mente assuefatta a percepire connettere dedurre giudicare decidere; perseveranza nello studiare, assimilare, riflettere e risolvere; pazienza con i meno dotati nell'apprestar loro il piano inclinato per il quale possano agevolmente salire al possesso di nozioni di concetti di criteri nuovi; conoscenze e capacità pratiche largamente sufficienti per il pieno esercizio delle funzioni inerenti al grado; allenamento cerebrale adeguato alla necessità di acquisire più ampie cognizioni e più elevata abilità di comando per accedere ai gradi superiori.

È stato scritto che si può esser coltissimo senz'esser uomo. Può darsi.

Ma è certo che non si può esser **capo** senz'essere pienamente **uomo:** superiormente uomo per possesso delle più elette virtù, umilmente uomo per comprensione delle più miserevoli debolezze umane.

L'elasticità delle parole nell'uso comune induce ad ammettere che un futuro graduato possa ben riuscire anche se dotato di modesta intelligenza pur che abbia « senso pratico delle cose ».

Ora intelligenza è capacità di comprendere; e se non si comprende prontamente ed esattamente non si può avere alcun senso pratico, nè si può esplicare attività utile nel decidere per condurre altri, nè si può avere su altri quella vera autorevolezza che nasce soltanto da una ben fondata fiducia.

Del resto intelletto e pratica sono facoltà legate fra loro dal fatto che l'una e l'altra si sviluppano parallelamente e si affinano reciprocamente attraverso all'osservazione alla riflessione al ragionamento, se sostenute spinte e animate dalla volontà. Cosicchè le manifestazioni sicure di senso pratico sono prove di comprensione e perciò di **intelligenza esercitata:** e questa è prova a sua volta d'intima fermezza di volere e di costante serietà di propositi.

Se hai tendenza accentratrice nel campo esecutivo, affrettati a guarirne, volgendone la causa — alto senso di sè — alla volontà risoluta di segnar le mète, indicar le vie, controllar la marcia. Diffida sempre — per te e per gli altri — dell'eccessivo senso di sè: della « filautìa » deprecata dai saggi antichi; essa offusca talmente lo spirito da far persino dimenticare che anche gli altri hanno diritto ad una propria individualità e ad una propria dignità.

La tua volontà è legge nel tuo reparto; ma ricorda che nessuna legge può compensare o sostituire con la sola sua forza una educazione mancata, un addestramento defi-

ciente, una organizzazione inoperante per mancanza di articolazione di snellezza di elasticità funzionale. Educazione, addestramento, organizzazione, funzionalità, che sono assicurate soltanto dalla solida intelaiatura dei quadri da te dipendenti.

La sola enunciazione della tua volontà può ottenere esteriorità di atti; il tuo controllo esclusivamente personale non sempre può giungere a disvelarti tutte le sfuggite artificiose le occultazioni abili le evasioni subdole dal dovere, le quali, se impunite, disgusterebbero i migliori, darebbero scandalo ai meno saldi, rovinerebbero la compagine del reparto.

La tua volontà avrà potenza, penetrazione, completezza e continuità di efficacia soltanto se diffusa spiegata e fatta rispettare in ogni momento e in ogni particolare dai tuoi collaboratori sino all'ultimo graduato.

A questo devi pensare nell'assegnare i còmpiti agli ufficiali ai sottufficiali ai graduati che non hai creato tu; e nello scegliere i futuri caporali tra i tuoi soldati. Questo dovrai tener presente quando compilerai quelle confidenziali consegne di anime ai futuri superiori dei tuoi uomini che sono i regolamentari documenti caratteristici d'ogni tuo dipendente.

La parola e l'esempio del graduato debbono avere la virtù di svegliare e tener desta l'intima coscienza dei gregari. Quella virtù si può affinare ove esista, ma non si può conferire **ex novo** ove non siano innate alcune qualità fondamentali che — qualora esistono — si rivelano già nella recluta non appena abbia superato la ormai tenue crisi di primo ambientamento; e che si sintetizzano in un fatto evidente: autorevolezza sui camerati, senza alcun puntello nè di galloni nè di atti di prepotenza.

Fondamento di queste nature elette — purtroppo non sempre favorite dalla fortuna, e talora non rilevate nella massa là dove la disciplina è intesa come livellamento anzichè come valorizzazione — è l'armonia delle diverse e talor discordanti qualità positive: energia e bontà; pertinacia e ragionevolezza; modestia e fierezza; forza ed agilità; avvedutezza e rettitudine; generosità e discrezione; austerità e cordialità.

Armonia che è assicurata costantemente da una intelligenza sensata e serena, vivace eppur riflessiva.

È dannoso non saper scorgere queste doti essenziali anche attraverso a piccoli segni: certo non le scorge il comandante che entra in contatto con i suoi uomini solo quando essi sono in rango od in azione, e che non spende ogni giorno parte del suo tempo — utilissimamente — per vederli od ascoltarli in libertà.

Nè le valorizza un ambiente nel quale l'azione educativa-addestrativa sia più dogmatica che morale, più prescrittiva che formativa, più autoritaria che collaborativa.

Non sarebbe giusto nè opportuno che tu diffidassi sistematicamente di coloro che si presentano in modo tanto appariscente e brillante da suscitar dubbi sulla sincerità e solidità del loro intimo contenuto sostanziale. Ma prendili in esame con tutto beneficio d'inventario e con maggior attenzione che gli altri; mettili alla prova senza che se ne accorgano: prova semplice, ovvia, poichè più essa è lieve ed inavvertita, più lascia naturalezza al comportamento del soggetto.

Spesso non occorre nemmeno predisporre vere prove: basta rilevare, in ciascun soggetto, la costante caratteristica comune a tutte le minute involontarie sue reazioni con l'ambiente: reazioni nelle quali l'animo inconsapevolmente si disvela qual è e non quale vorrebbe apparire.

Osserva nel tuo reparto quel semplice soldato, che è accurato ed ordinato, ma se la cava con disinvoltura anche in momenti di disagio e di confusione; che accetta lo scherzo gioviale dei camerati, ma si sdegna di fronte ad una volgarità od a una malvagità; che si slancia a soccorrere, a riparare, a rimediare prima di esclamare, rimbrottare, maledire; che fatica sorridendo; che nelle sofferenze sa tirar fuori una parola scherzosa od una frase assennata; che è sempre tra i primi a rispondere ad offrirsi ad agire senza ostentazione: quello è stoffa di futuro graduato! Non metterlo in fureria sol perchè è istruitino; non farne un ripostigliere od un attendente sol perchè ti inspira piena fiducia! Faresti un torto ai tuoi soldati, faresti del male alla Patria.

E non dire: « tanto ce ne sono altri pur bravi! » diffida sempre di questa e di simili frasi morbide scusanti che addormentano la coscienza e passano di bocca in bocca, dilagando con immeritata e deleteria fortuna da reparto a reparto, da reggimento a reggimento!

Pensa piuttosto con irremovibile fedele volontà d'amore ai veri combattenti: a quelli della baionetta, della bomba a mano, del pugnale; al **pattugliatore**, al **fuciliere**, al **flammiere, al pioniere...**

E poni in primo piano il loro sacro diritto ad aver dei capi degni della loro missione sublime di sangue e di gloria!

PUPPO 42
FIAT
lavoro e armi

Rassegna delle FORZE ARMATE

La Marina nella battaglia per l'Africa

Il baluardo tunisino, dopo aver assolto il suo compito ritardatore, ha gloriosamente ceduto sotto la pressione delle forze nemiche enormemente superiori in numero ed in potenza di materiali.

Tutto quanto è avvenuto in Africa dal principio della guerra ad oggi ha impegnato direttamente la Marina. In diecine di migliaia di missioni questa ha scortato verso la quarta sponda quantitativi ingentissimi di uomini e di materiali destinati ad alimentare continuamente le forze impegnate nella battaglia dell'Egitto, della Marmarica, della Sirtica, della Libia e della Tunisia. Ed in tale compito onerosissimo, che la metteva in diretto contatto con le due più potenti Nazioni marinare del mondo, ha impegnato le sue forze senza risparmio, con tale decisione, e diciamolo pure, con tanto eroismo e perizia, che Ingbilterra ed America hanno preferito non affidare il contrasto alle loro forze di superficie, che si era dimostrato troppo rischioso, lasciandolo unicamente ai sommergibili ed agli aerei.

Si è venuta così a creare una situazione del tutto nuova nella storia della guerra marittima. La guerra delle navi contro gli aerei. La semplice enunciazione di tale aspetto nuovo della guerra moderna richiama al lettore le infinite polemiche che in ogni Paese sono state agitate e si agitano intorno all'appassionante argomento. Non è questa la sede per discutere pro o contro le varie tesi in contrasto. Questa rubrica è destinata alle cronache e non possiamo fare altro che constatare i fatti avvenuti.

L'isola di Malta posta lungo la rotta diretta Italia-Libia ha assolto in pieno la sua funzione di aeroporto mediterraneo. Da Malta sono partite le maggiori offese aeree al nostro traffico e tutte le ricognizioni che, eseguite con metodo e con competenza da osservatori della Marina britannica, hanno mantenuto i nostri convogli sotto continuo controllo ed hanno permesso l'assalto dei bombardieri e degli aerosiluranti nemici. Quando Malta ed i suoi aeroporti erano battuti con regolarità dalla Aviazione dell'Asse e neutralizzati, i convogli giungevano nella loro maggioranza felicemente in Libia, poichè contro l'offesa a carattere puramente navale, la Marina italiana agiva e reagiva con piena efficacia: ma quando la potenza aerea nemica aveva respiro allora i convogli subivano perdite dolorose e qualche volta apportatrici di amare conseguenze.

La scorta aerea nazionale ai convogli assolveva bravamente il suo compito nelle ore diurne, ma durante la notte gli aerei nemici potevano agire incontrastati e con l'ausilio dei loro sistemi di ricerca a mezzo della radio e di illuminazione potevano attaccare i nostri convogli, che avevano la sola protezione delle cortine di nebbia artificiale prodotta dalle navi scorta.

Finchè l'offesa aerea nemica si è mantenuta in limiti moderati le navi scorta sono riuscite a controbatterla con i mezzi antiaerei e con gli accorgimenti suggeriti dall'esperienza, ma quando il numero degli aerei nemici è diventato tanto grande da assicurare loro la quasi assoluta supremazia nel cielo africano e mediterraneo, il passaggio dei convogli è stato sempre più faticoso ed aspro. Malgrado ciò la Marina non ha mai esitato, ed a costo di perdite notevoli in uomini ed in materiali ha sempre compiuto il proprio dovere con assoluta dedizione e con fede profonda. Sia in mare che a terra la Marina ha combattuto senza misurare il sacrificio, senza contare i morti, spinta solamente dalla certezza che ogni sforzo compiuto darà il suo chiaro apporto alla Vittoria finale. Nell'attuale guerra, che ha sconvolto molte teorie secolari e che è veramenre la prima guerra moderna e nuova, non tanto nel campo strategico, che legato al fattore geografico è fondato sempre sui medesimi concetti, quanto nel campo tattico, la Marina non si è lasciata sorprendere dalla nuova situazione ed ha creato per conto proprio nuovi mezzi di offesa ed ha contrapposto nuove difese alle nuove armi e metodi del nemico.

Oggi la battaglia africana chiude un capitolo.

Nuovi compiti aspettano i marinai e non li trovano certo impreparati. Agguerriti da lunghi mesi di guerra, ammaestrati da recenti e passate esperienze belliche, tutte le nostre unità sono di nuovo pronte al cimento.

Non il facile ottimismo domina la mente ed il cuore di chi sul mare e per il mare combatte, ma anzi è proprio dalla consapevolezza della potenza del nemico che ognuno trae le forze e l'animo per portare a fondo la lotta.

L'ultimo e più recente episodio della battaglia mediterranea è sicura promessa per il futuro.

Una piccola torpediniera costiera di 600 tonnellate, armata con 3 cannoni da 100 millimetri, che era di scorta a piroscafi diretti in Tunisia, ha affrontato una formazione inglese composta di supercaccia di oltre 2000 tonnellate, armati con 6 cannoni da 120 millimetri. Squarciata in due dallo scoppio di un siluro ha continuato a fare fuoco col pezzo piazzato sulla prora ancora galleggiante, e prima di inabissarsi ha potuto assistere alla fine del nemico saltato in aria sotto il fuoco delle nostre artiglierie, ed al proseguimento del convoglio incolume.

Così, anche con mezzi più modesti, solo per le virtù militari e marinare dello Stato Maggiore e dell'equipaggio, la piccola silurante ha ottenuto la vittoria.

SOMMERGIBILE TEDESCO IN CANTIERE: UNA CURIOSA PROSPETTIVA

Dichiarazioni ufficiali anglo-americane sulle perdite di naviglio mercantile del 1942

Il 22 aprile la stampa nordamericana ha comunicato la notizia secondo cui il Comitato nordamericano « Truman » aveva rivelato che nel corso del 1942 erano stati affondati approssimativamente 12.000.000 di tonn. di naviglio mercantile « alleato », cifra notevolmente superiore alle costruzioni effettuate nello stesso periodo di tempo negli Stati Uniti e in Gran Bretagna.

Il 24 aprile il Segretario di Stato alla Marina, Knox, ha affermato: « Le dichiarazioni del Comitato « Truman », secondo le quali le perdite alleate di naviglio sorpassano la produzione, sono del tutto inesatte. Io non vi dò delle cifre esatte, ma correggo errori molto evidenti. È chiaro che il Comitato ha confuso le tonnellate di carico lordo con il tonnellaggio. Il Comitato ha dovuto ottenere le sue cifre delle perdite da fonte non autorizzata e male informata. In seguito agli accordi con i britannici, le cifre ufficiali non sono mai state divulgate ».

Il 28 aprile una comunicazione ufficiale radiotelegrafica dalla Gran Bretagna riportava il testo del seguente comunicato del Dipartimento della Marina degli S. U. A.: « Le cifre relative alle perdite causate dai smgg. sono state esaminate durante un colloquio tra il Senatore Brewster ed il Segretario di Stato alla Marina. In seguito a tale esame la situazione confusa è stata chiarita. È stato accertato che non vi è grande differenza tra le cifre del Dipartimento della Marina e quelle del Comitato « Truman », rappresentato dal Senatore Brewster, per ciò che riguarda le perdite di naviglio calcolate in tonnellate lorde per l'anno 1942. La somma globale di *perdite nette*, in tonnellate, si aggira nell'anno 1942 attorno ad una cifra alquanto superiore ad 1.000.000 di tonn. lorde. Queste cifre tuttavia non comprendono le costruzioni nuove di tutte le Nazioni alleate, mentre comprendono tutte le perdite e non solo quelle causate dai smgg. Le statistiche della guerra mostrano che dal 1939 i smgg. da soli hanno affondato circa il 50 % di tutte le navi mercantili distrutte dalle due parti ».

Da queste evidenti contraddizioni fra le varie dichiarazioni, al solito volutamente equivoche, risulta:

a) Negli stessi ambienti ufficiali della Marina nordamericana vi è disaccordo circa i sistemi da seguire per la divulgazione o meno dei dati relativi alle perdite di naviglio mercantile alleato. Infatti lo stesso giorno in cui Knox forniva i dati sopraccennati, l'Ammiraglio Land, Presidente della « United States Maritime Commission », diceva esattamente il contrario e cioè affermava che le Nazioni Unite posseggono ora più navi mercantili che un anno fa, come già dichiarato da Churchill.

b) A distanza di 4 giorni lo stesso Knox si smentiva, fornendo quei dati che secondo le sue precedenti parole, non erano divulgabili « in seguito agli accordi con i britannici ». A questo proposito sarà specialmente interessante seguire le reazioni da parte inglese alle rivelazioni del Segretario alla Marina degli S. U. A.

c) L'ultima dichiarazione, che parla di accordo sulla cifra del tonnellaggio lordo perduto, non specifica se il totale di tale tonnellaggio sia costituito dai 12.000.000 di tonnellate accennati nella prima dichiarazione del Comitato « Truman ».

Rimane perciò la constatazione che le cifre degli affondamenti avvenuti nel 1942 secondo le comunicazioni del Tripartito, e che si aggiravano appunto sui 12 milioni di T. S. L. sono confermate dal nemico. Stabilita così la verità sugli affondamenti si hanno seri e fondati motivi per ritenere che la *perdita netta* si aggira non sul milione di T. S. L. ma intorno ai 6 milioni di T. S. L.

La guerra navale in Mar Nero

Da alcune settimane la testa di ponte germanica del Kuban è stata ed è teatro di violenti combattimenti provocati dai furiosi attacchi russi che tendono ad eliminarla.

Poichè tale testa di ponte si appoggia nelle due ali al mare, il naviglio italo-germanico dislocato in Mar Nero ha partecipato e partecipa attivamente alla lotta. I M. A. S. e le motosiluranti italiane sono venute spesso a contatto con il nemico, sia attaccandone i convogli, sia sostenendo col fuoco delle armi i capisaldi a terra, sia respingendo gli assalti dei mezzi similari bolscevichi al nostro traffico. In tutti gli scontri le nostre unità hanno riportato il più completo successo, rientrando sempre indenni alle proprie basi.

IN CONVOGLIO: SEGNALAZIONI

La battaglia dell'Atlantico e del Mare del Nord

Il mese scorso ha portato un leggero rallentamento negli affondamenti del naviglio mercantile nemico. Ciò è presumibilmente da attribuirsi ad una intensificazione da parte degli anglosassoni dell'uso delle navi portaerei per la scorta ai convogli. La tattica di attacco fino ad oggi usata dai sommergibili germanici comportava da parte di questi ultimi notevoli inseguimenti ai convogli nelle ore diurne ed in superficie, per poter maggiormente sfruttare l'alta velocità dei sommergibili nei confronti dei piroscafi. Naturalmente ciò non è più possibile se questi sono scortati da aerei in volo partenti dalle navi portaerei. Il Comando germanico dei sommergibili ha immediatamente reagito all'accorgimento nemico e ne è prova il recente affondamento della nave portaerei americana *Ranger* (varo 1934 – dislocamento T. 14.500 – armamento VIII/127 millimetri, 40/40 millimetri a. a. a canne multiple, 72 aerei – velocità 30 nodi – equipaggio 1016 uomini). Non è possibile costruire le navi portaerei in serie e quindi la perdita di una sola di esse priva un largo settore oceanico dalla vigilanza aerea.

D'altra parte nelle battaglie del Pacifico, del Mediterraneo e dell'Atlantico il naviglio portaereo anglosassone è stato notevolmente decurtato e quindi più grave ancora è la nuova perdita che si aggiunge alle precedenti.

Nel Mar del Nord il mese scorso è stato caratterizzato da una sequela di scontri fra unità leggere germaniche e britanniche. Tali unità pattugliano continuamente le rotte percorse dai convogli delle due parti e quindi possono paragonarsi a degli scontri di avamposti nella « terra di nessuno » antistante le linee fortificate dei due avversari. In tali scontri la superiorità germanica si è sempre affermata e sono state inflitte al nemico notevoli perdite.

Alfonso Galleani

La guerra aerea

L'attività aerea bellica del mese scorso ha continuato ad avere per teatro principale la Tunisia, le vie di accesso al territorio della Reggenza e le basi utilizzate dal traffico marittimo convergente verso l'Africa Settentrionale.

La nostra aviazione, sotto la pressione delle forze avversarie contro le basi dislocate nella zona costiera settentrionale e centrale della Tunisia, ha mantenuto alte le sue gloriose tradizioni, operando incessantemente, assieme alla Luftwaffe, in campo tattico e sulle lontane retrovie del nemico.

Benchè ostacolata per alcuni giorni da sollevamento di sabbia e vento a raffiche, eccezionalmente violente, l'Armata aerea ha assicurato diurnamente la protezione alle truppe; ha battuto il vasto dispositivo avanzato del nemico ed ha intralciato, giorno e notte, i movimenti che si svolgevano nella profondità dello schieramento anglo-americano.

Episodi fulgidi di eroismo sono stati scritti in queste giornate dai cacciatori italiani che hanno tenuto testa al nemico, imponendo in più riprese la loro superiorità combattiva.

In dipendenza della battaglia per la Tunisia, è stata intensificata da ambo le parti la lotta al traffico navale.

Aerosiluranti italiani e tedeschi hanno svolto durante duri giorni la loro attività su vastissima zona del Mediterraneo, riportando successi al largo delle coste della Cirenaica, dell'Algeria e del Marocco.

Il traffico dei rifornimenti, che via mare affluiscono nei porti dell'Algeria e della Libia per sostenere l'azione delle armate nemiche in Africa settentrionale, è stato duramente battuto dall'aviazione da bombardamento e silurante. Convogli, intercettati nelle acque del Mediterraneo, sono stati sottoposti ad efficace azione, coronata da apprezzabili risultati.

Anche l'attività perlustrativa avversaria, che tende ad espandersi in campo strategico, ha incontrato la pronta reazione dell'aeronautica italiana: nel Mediterraneo centro-occidentale sono stati abbattuti due apparecchi nemici in perlustrazione.

È continuato con intenso ritmo il movimento dei nostri aero-convogli attraverso il Mediterraneo centrale. Gli equipaggi dei Servizi Aerei Speciali, che assicurano questo importante e veloce traffico su un itinerario pressochè obbligato lungo il quale il nemico ha concentrato un cospicuo numero di intercettori, hanno dato prove sublimi di eroismo affrontando, in collaborazione con la caccia di scorta, numerosi assalti dell'avversario, che voleva impedire l'arrivo degli aerotrasporti alle basi di destinazione.

Infine, i reparti da caccia della difesa metropolitana hanno validamente contrastato le incursioni anglo-americane su località del territorio nazionale.

I Corpi aerei inglesi e americani, ordinati recentemente in un complesso organicamente unitario, articolato per l'impiego in forza tattica e in forza strategica, sono stati cospicuamente potenziati per appoggiare la manovra terrestre.

L'aviazione dell'Asse, benchè svantaggiata da una più ristretta disponibilità di basi, concentrate nel territorio costiero della Reggenza sottoposto al martellante assedio aereo nemico, si è irretita in uno sforzo eroico per sopperire allo sfavore del numero e della dislocazione. I Reparti reiterano le uscite, per moltiplicare la frequenza delle azioni, ed operano — quando ciò è possibile — da basi d'oltremare. Questo sforzo, vigorosamente sostenuto dagli aviatori italiani e tedeschi, ha consentito sinora di fronteggiare il concentramento di mezzi aerei predisposto dal nemico.

Nella quarta settimana di aprile l'aviazione è stata attivamente presente in tutti i settori di operazioni, da quello metropolitano per la difesa delle nostre basi, a quello Mediterraneo per la protezione dei traffici e la intercettazione della navigazione nemica, a quello, infine, africano, dove si combatte l'aspra battaglia per la Tunisia.

Le correnti di traffico marittimo ed aereo nello Stretto di Sicilia hanno continuato ad essere vigorosamente protette dai nostri cacciatori, che a più riprese, pressochè giornalmente, sono riusciti a rendere vani i tentativi di intercettazione dell'aviazione nemica e durante una brillante azione che si è svolta il 28 aprile, hanno pure messo fuori combattimento unità sottili della marina inglese una delle quali è affondata; il giorno successivo in un duello con 60 caccia anglo-americani tredici nostri « M. C. » hanno abbattuto 7 nemici.

Mercè questa diuturna opera dei nostri aviatori, affratellati ai marinai, l'arteria dei rifornimenti alle forze combattenti in Africa non è stata — come il nemico desiderava — recisa.

Complessivamente, dal 4 al 10 aprile del 1943 l'avversario ha perduto nello scacchiere mediterraneo-africano 87 velivoli, dei quali 63 in combattimento. Nostri aerosiluranti hanno affondato una petroliera da 4 mila tonnellate; aerosiluranti tedeschi hanno colpito tre piroscafi.

Dall'11 al 18 aprile, gli apparecchi inglesi e americani abbattuti nello scacchiere mediterraneo-africano ammontano a 74, dei quali 55 per opera dell'aviazione ed i rimanenti dalla Milizia artiglieria controaerei. Un mercantile da 6000 tonnellate è stato silurato da nostri aerei.

Dal 19 al 25 aprile, il nemico ha perduto 118 velivoli, 98 dei quali in combattimento aereo.

Sono stati abbattuti dal 26 aprile al 1° maggio 68 apparecchi nemici, dei quali 47 in combattimento aereo. Sul mare l'aviazione italiana ha affondato una motosilurante ed ha silurato tre piroscafi, due dei quali per complessive 13.000 tonnellate.

Dal 2 al 10 maggio il nemico ha perso 59 apparecchi ad opera dell'aviazione e delle artiglierie contraerei. Anche alcuni piroscafi sono stati colpiti, tra questi, almeno due si debbono ritenere affondati dall'aviazione germanica.

Alto dinanzi al mondo si eleva il prestigio dei soldati d'Italia e di Germania che con impavida fierezza sostengono nel « quadrato » d'Africa più prossimo all'Europa l'onore delle loro armi di fronte allo straripare di un nemico favorito dal numero, dalle posizioni conqui-

SISTEMAZIONE DI UN SILURO SU UN NOSTRO APPARECCHIO

state e dalla particolare natura delle sue vie strategiche.

L'aviazione in questa fase estrema della lotta ha dato il contributo massimo che i suoi mezzi e la sua dislocazione potevano consentirle.

Contro la massa aerea anglo-americana concentrata in Africa lungo rotte che sfuggivano alla nostra possibilità di offesa diretta, schierata su basi decentrate, e rifornita attraverso itinerari strategici in zone di quasi assoluta sicurezza; massa che è scattata all'offensiva con grande potenza di mezzi per appoggiare le armate britanniche e il corpo statunitense nella fase di avvicinamento al litorale tunisino, i nostri aviatori, unitamente ai camerati germanici, hanno opposto una resistenza resa sublime dalla impareggiabile audacia e dalla completa dedizione al dovere dei soldati del cielo.

I nostri alleati

La guerra sul fronte orientale è ancora in una fase di relativa calma, fatta eccezione nell'estremo settore sud dove si è avuta una nuova serie di poderosi assalti sferrati dai sovietici contro la testa di ponte mantenuta dai tedeschi sul Kuban.

Assai viva e redditizia si manifesta invece l'attività dell'arma aerea germanica contro gli obiettivi terrestri e navali nemici e contro le stesse forze aeree sovietiche operanti anche esse in rilevante entità e con forte impegno, ma tuttora inesorabilmente condannate a subire la superiorità costante ed assoluta della Luftwaffe. Facendo il consuntivo dell'attività bellica in aprile, il Quartier Generale Germanico ha segnalato difatti che in aprile l'arma aerea sovietica ha perduto 1082 apparecchi di cui 902 sono stati fatti precipitare nel corso di duelli aerei, 121 ad opera della artiglieria antiaerea dell'aviazione, 10 ad opera dei reparti dell'esercito e di unità della marina da guerra mentre il resto è stato distrutto al suolo.

Esercitazioni di apparecchi alla presenza del Sovrano

La Maestà del Re e Imperatore si è recata in un aeroporto dell'Italia Centrale per assistere ad alcune esercitazioni di reparti paracadutisti.

L'Augusto Sovrano è stato ricevuto al suo ingresso in aeroporto dai Capi di Stato Maggiore del R. Esercito e della R. Aeronautica, dal Comandante della 3ª Squadra Aerea e da altri Ufficiali Generali e Superiori della R. Aeronautica e del R. Esercito.

Accolto dagli squilli regolamentari e dagli inni nazionali la Maestà del Re e Imperatore, dopo aver salutato la bandiera della R. Aeronautica, che per l'occasione era stata trasferita sul campo, ha passato in rassegna il battaglione d'onore e i reparti paracadutisti.

Successivamente la Maestà del Re e Imperatore si è portata sul campo di volo dove ha assistito a varie e importanti esercitazioni svolte in maniera perfetta a terra e in volo dai reparti paracadutisti, che hanno dato prova del loro perfetto addestramento.

Al termine delle esercitazioni l'Augusto Sovrano si è intrattenuto con i comandanti dei reparti ai quali ha espresso il suo alto compiacimento.

"Parlo con Bruno" in edizione finlandese

È stata posta in vendita in Finlandia la traduzione in lingua finnica del libro del Duce *Parlo con Bruno*, pubblicato dalla Casa Editrice «Otava». La notizia che i proventi ricavati dalla vendita del libro saranno versati a beneficio degli orfani dei Caduti dell'Aviazione finlandese, secondo il desiderio del Duce, ha suscitato un'eco di generale riconoscenza.

Il Comandante l'aviazione della Slovenia e Dalmazia cade nell'adempimento del dovere

Nell'adempimento del suo dovere ha perduto la vita in un incidente di volo il Generale di Brigata Aerea Mario Piccini, Comandante dell'Aviazione della Slovenia e della Dalmazia.

Caduto da prode al suo posto di combattimento egli aggiunge il suo nome a quello dei quattro ufficiali generali della Regia Aeronautica caduti in combattimento, dispersi o periti in incidenti di volo durante l'attuale conflitto, e precisamente: il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, il Generale di Squadra Aerea Aldo Pellegrini, i Generali di Brigata Aerea Stefano Cagna ed Enrico Pezzi.

Clemente Prepositi

TIPO DI APPARECCHIO TRIMOTORE GIAPPONESE

Il Capo di S. M. visita a Brescia i legionari reduci dal fronte russo

Il 18 aprile u. s. il Fascismo bresciano ha dato nuova prova della sua compattezza, della sua fede, del suo entusiasmo guerriero. Stretto attorno ai suoi legionari — molti dei quali reduci dal fronte russo e ancor freschi di epici ricordi — tutto il laborioso popolo di Brescia ha voluto solennemente riaffermare che la Lombardia — ed in specie a città delle dieci giornate — è sempre all'avanguardia quando si tratta di difendere e di esaltare la Patria e il Fascismo.

Questo popolo schietto e tenace — dal quale sono germinati gli uomini e le Insegne della «Leonessa» e quei soldati alpini che su tutti i fronti hanno fraternamente diviso con le Camice Nere la durezza di asperrime battaglie — questo popolo esemplare ha gridato al Capo di Stato Maggiore della Milizia, giunto a Brescia nella mattinata, accompagnato dal comandante la III Zona CC. NN. e ricevuto dalle gerarchie locali, tutta la fierezza d'aver già consacrato con tanto purissimo sangue il vittorioso destino della Patria.

Il generale Galbiati ha passato in rassegna un'importante formazione di Battaglioni di CC. NN. bresciani e bergamaschi, due dei quali interamente formati da reduci di guerra.

Il Segretario Federale di Brescia ha rivolto al Generale Galbiati un fervido indirizzo di saluto. Quindi il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha parlato alle Camicie Nere e al popolo rievocando le tappe dell'eroismo bresciano su tutti i fronti della guerra liberatrice.

«Le durissime giornate dello Spadarit sul fronte greco — egli ha detto — che valsero alla «Leonessa» l'onore di una citazione sul bollettino del Quartier Generale e quale ambitissimo premio, la parola del DUCE che nel suo discorso del 10 giugno 1941 la pose all'ordine del giorno della Nazione, furono il preludio delle nuove imprese di guerra delle quali i legionari bergamaschi e bresciani dovevano poi essere protagonisti.

«Dopo la trasformazione in Battaglioni «M» — ha continuato il Generale Galbiati — il 14° e il 15°, partono alla volta del fronte russo preceduti dalle fiamme di combattimento che si fregiano del motto più impegnativo: «Seguitemi». Ed è sul fronte russo che i legionari «M» della «Leonessa» mostrano alle orde bolsceviche di quale tempra è la Camicia Nera della Rivoluzione. Allorchè l'offensiva russa preme da presso nelle durissime giornate del dicembre scorso, i legionari della «Leonessa» vanno all'assalto cantando l'inno della loro fede e fanno di Quota 1192 il Golgota del loro consapevole sacrificio.

«Vedono cadere il loro comandante — il valoroso Console Sardu — e continuano a combattere, una Camicia Nera contro dieci bolscevichi con leonina aggressività. Vedono cadere il comandante del 15° Battaglione Seniore Comincioli, e tanti ufficiali — tanti nomi noti e cari — e continuano a combattere con disperato valore. Vedono stringersi il cerchio e farsi più certa e più vicina la morte e continuano a combattere — i superstiti — con inesauribile slancio.

La «Leonessa» entra nella leggenda: una leggenda che ha per sfondo l'opaco, ghiacciato scenario della Russia bolscevica e per elemento suggestivo l'anima legionaria.

«I nostri caduti — ha concluso il generale Galbiati — ci chiedono, ci impongono di essere, di rimanere degni del loro sacrificio. Tutto quanto ancora faremo è nulla in confronto di quanto loro hanno fatto per noi. Da questa città leonina — che ha compiuto il prodigio delle dieci giornate — si leva un alto monito, un solenne incitamento: durare, durare fino alla vittoria ed oltre».

I legionari ed il popolo — fusi in un solo amore e in una sola virile commozione — hanno lungamente acclamato all'indirizzo del DUCE.

I battaglioni CC. NN. hanno, successivamente, sfilato in perfetto ordine, ai canti degli inni della Rivoluzione per le vie cittadine, fatti segno a rinnovate manifestazioni di affettuoso e ammirato entusiasmo.

Il saluto di Bologna e Udine al Labaro della «Tagliamento»

La cittadinanza bolognese ha tributato il 7 aprile un caloroso saluto al glorioso Labaro, decorato di medaglia d'Oro, del Gruppo CC. NN. «Tagliamento», reduce dal fronte russo, e che ha lasciato la città, per raggiungere il proprio centro di mobilitazione.

Il glorioso Labaro, accompagnato da tutte le principali autorità e gerarchie cittadine, dal Comandante del Gruppo, dalla scorta d'onore, dalle rappresentanze delle FF. AA. nonchè da tutti i comandanti di Corpo della Milizia, e dagli ufficiali in servizio e della riserva, ha percorso le vie principali cittadine sotto un gettito continuo di fiori, salutato da calorose dimostrazioni della folla.

Quindi ha raggiunto la stazione dove, dopo il saluto dell'autorità ed aver ricevuto gli onori dai reparti di scorta e dalle rappresentanze delle organizzazioni del Partito, ha lasciato la città per la sua destinazione.

Il Labaro della legione «Tagliamento», decorato di medaglia d'argento e di medaglia d'Oro per l'eroico comportamento dimostrato dalle Camicie Nere in diciotto mesi di ardui combattimenti sul fronte antibolscevico, è rientrato l'8 aprile in sede a Udine.

Il glorioso Gruppo di Camicie Nere, formato interamente da legionari friulani ed emiliani, ha sostenuto, con inesausto ardore, l'urto di forze nemiche imponenti in epiche giornate di lotta sul Nipro, sul Donez e sul Don. È per l'eroismo leggendario dimostrato nella battaglia del Don dal 26 al 30 agosto 1942 che la massima ricompensa è stata concessa al Labaro della «Tagliamento».

A ricevere alla stazione la gloriosa Insegna erano tutte le maggiori autorità della Provincia, con a capo il Prefetto e il Federale.

Lungo il percorso il Labaro ha ricevuto il reverente ed entusiastico omaggio della cittadinanza.

VITA DELLE SPECIALITÀ

Il 16° Annuale di fondazione della Milizia Artiglieria contraerei

La Milizia Artiglieria Controaerei ha celebrato il 16 aprile u. s. il suo sedicesimo annuale di fondazione.

Una formazione di legionari, preceduta dal Labaro della 18ª Legione, si è recata al Comando Generale della Milizia per rendere omaggio al Sacrario dei Caduti.

Sull'Ara votiva è stata deposta una corona di alloro.

Il Capo di Stato Maggiore della Milizia ha, quindi, tenuto rapporto agli ufficiali dei Comandi della Specialità residenti a Roma, presentatigli dal comandante la M. A. C., Luogotenente Generale Galamini.

Dopo aver espresso il suo compiacimento per le dure prove valosamente sostenute e vittoriosamente superate, il generale Galbiati si è detto certo che i legionari della M. A. C., che il popolo italiano conosce, apprezza ed ammira, sapranno anche nel futuro tener fede all'impegno di rendere dura la vita ai feroci aggressori delle nostre inermi popolazioni civili. Sicchè sempre più fraterna diverrà la solidarietà tra chi attende al proprio fecondo lavoro e chi sul lavoro dei camerati vigila con insonne e appassionato fervore.

EROI LEGIONARI

Il Seniore Giacomo Comincioli

Durante una furibonda battaglia per la difesa di un'importante quota dell'ansa del Don, è caduto da prode alla testa delle Camicie Nere del 15° Battaglione «M», il Seniore Giacomo Comincioli, volontario di quattro guerre, sei volte decorato al valor militare. La sua morte ha degnamente concluso la sua vita legionaria. Presente ovunque la lotta era più intensa, ritto sotto l'infuriare dei colpi, calmo e sereno fino all'ultimo istante svolse la sua azione di comandante incitando con la parola e con l'esempio i suoi magnifici legionari. Una raffica di mitraglia lo piegava di schianto mentre, con i pochi superstiti, si slanciava alla riconquista di una quota già aspramente contesa al nemico soverchiante.

In ogni guerra e su ogni fronte Giacomo Comincioli, bresciano di razza e di cuore, aveva fatto rifulgere le sue virtù di soldato.

Il suo Comandante — Console Sardu — anch'egli eroicamente caduto sul fronte russo, disse di lui: «Dinnanzi al Seniore Comincioli bisogna inchinarsi come davanti ad una bandiera».

Adalgiso Ranieri

La CULTURA MILITARE *nelle* SCUOLE CIVILI

Le caratteristiche dell'insegnamento

Riteniamo utile, ai fini di quelle che sono state e che devono diventare sempre più le caratteristiche dell'insegnamento, ritornare su alcune argomentazioni, che abbiamo già avuto occasione di svolgere e di illustrare. E questo facciamo allo scopo di chiarire al massimo una situazione che è tanto aderente alla realtà e quantunque ormai ce ne sia un relativo bisogno. Tuttavia è bene insistere. Affiorano ancora da qualche parte idee e propositi circa la natura e le finalità dell'insegnamento, che non sono davvero le più adatte a conservargli i risultati lusinghieri ottenuti e che non rispondono certamente a quelle che sono le possibilità della scuola civile. Si intenderebbe cioè che l'insegnamento assumesse un marcato carattere di praticità e che più ancora si risolvesse in una vera e propria istruzione militare, così come questa viene concepita nel senso di un addestramento tecnico. La proposta ha tutte le apparenze della convenienza, ma quando l'andiamo ad esaminare dal punto di vista della sua reale portata, del suo valore intrinseco e delle esperienze fatte, ci accorgiamo subito che la sua applicazione non soltanto non gioverebbe all'insegnamento, ma non condurrebbe neppure ai risultati voluti. Non gioverebbe all'insegnamento innanzi tutto perchè andremmo involontariamente a dar vita a duplicazioni superflue ed a confusioni inevitabili; non si raggiungerebbero gli scopi desiderati, perchè la scuola civile è chiamata ad assolvere compiti prevalentemente culturali più che pratici ed addestrativi. La scuola orienta, educa, insegna, invoglia allo studio, avvia alle ricerche, ma non si preoccupa, ed è bene, di creare professionisti neppure nel campo della sua più specifica missione. I professionisti verranno dopo alla luce della scienza e delle dottrine, che saranno state apprese nelle scuole di ogni ordine e grado.

Il fine primo e massimo, che la scuola persegue e che la scuola italiana profondamente raggiunge, soprattutto perchè fascista, è quello di educare e di istruire la nostra gioventù. È l'amore allo studio ed al sapere che la scuola eccita e vivifica nell'animo e nella coscienza degli allievi. E di questa leva potente i giovani si fanno un'arma formidabile per tutte le battaglie della vita. Il resto si compie altrove o dopo a seconda delle circostanze e delle necessità. Ed è proprio per questo che l'insegnamento della cultura militare va ambientato, così come saggiamente si è fatto, e nel modo migliore, nelle aule scolastiche. Tutto ciò che nella scuola tende a differenziarsi è destinato a rimanere ai margini della scuola stessa in luogo di penetrarla e di consolidarvisi. La scuola ha le sue esigenze, le sue tradizioni, la sua fisonomia, le sue possibilità e soprattutto una sua funzione. Non tenerne conto ed affidare ad essa compiti, che di massima non è destinata ad assolvere, significa richiederle una adesione ad una attività, che non potrebbe essere centrale, ma soltanto marginale. Ecco perchè, e giustamente, si è pensato e si è stabilito di fare della cultura militare un insegnamento alla pari degli altri insegnamenti, ecco perchè nella scuola l'ufficiale incaricato dell'insegnamento non è un istruttore, ma un docente come gli altri e cioè con il compito di interessare e di appassionare i discenti allo studio della materia militare, così come tutto il corpo insegnante li interessa e li appassiona allo studio delle varie discipline. Ed è così che l'insegnamento della cultura militare è riuscito a penetrare nella scuola, a fare molta strada e ad ottenere risultati veramente lusinghieri. Ed è in nome di queste realtà che noi diciamo ai pochi, che ancora manifestano opinioni e desideri contrastanti con l'ordine di idee da noi rappresentato, che le loro proposte potrebbero trovare in altri ambienti specificamente più adatti la loro applicazione ed il loro rendimento. Basterebbe tener presente la premilitare nella sua concezione e nelle sue finalità. Nella sua organizzazione e nel suo funzionamento si può sempre trovare il larghissimo campo occorrente per tutte quelle forme di addestramento pratico, che si mostrassero come le più urgenti e indispensabili. La premilitare, che ha dato sempre eccellenti risultati, è particolarmente idonea, e sotto ogni aspetto, a conseguire tutti gli scopi di natura tecnica ed addestrativa, che siano adeguati alle sue possibilità. Il perfezionamento, che è affidato alle Forze armate dello Stato, saprà trarre profitto dalla preparazione, che sarà stata curata dalla premilitare. La scuola, per suo conto, avrà contribuito efficacemente a tale preparazione nel settore che le è proprio e cioè in quello della cura dello spirito ed in quello della conoscenza dell'esistenza e dell'importanza del problema militare della Nazione, concorrendo ad alimentare nei giovani quelle che debbono essere e la mentalità militare e la coscienza militare. Ed è stato proprio per le considerazioni, che abbiamo avuto occasione di fare, che l'insegnamento, in un secondo tempo, ha conseguito risultati maggiori. Difatti quando da un insegnamento tendenzialmente addestrativo e dallo studio di principii e di elementi di tattica si passò piuttosto a quello della organizzazione e dei problemi militari, la scuola rispose in maniera più positiva e concreta al compito assegnatole. Ed è facile rendersi conto del perchè. Nel primo caso, pur trattandosi di un insegnamento utile ed importante, si chiedeva all'ambiente della scuola civile un'opera non del tutto aderente alla sua fisonomia ed alle sue possibilità, nel secondo caso si attuava un tipo di insegnamento, che poteva amalgamarsi e fondersi, così come è avvenuto, con gli altri insegnamenti e soprattutto si faceva di esso un vero e proprio insegnamento non dissimile da quello delle altre materie. Del resto non v'ha chi non avverta come fosse cosa non semplice e non facile impartire l'insegnamento della tattica soltanto sotto l'aspetto teorico e nel chiuso di un'aula scolastica, senza che ad esso potesse comunque far seguito od accompagnarsi un qualunque esperimento pratico trattandosi di allievi, i quali, sul momento, non si trovavano ad avere, così come è necessario, l'abito militare ed a disporre di armi e di mezzi occorrenti allo scopo. Non dimentichiamo che si tratta di lezioni che si svolgono in classe e che perciò esse vanno effettuate nei modi e contenute nei limiti che l'esperienza ha consacrati da anni come i più opportuni sotto ogni aspetto. E diamo a ciascuno il compito che è più aderente alle proprie possibilità se vogliamo raggiungere in pieno gli scopi prefissi e che nel nostro caso sono quelli che si attengono alle ragioni supreme della Patria Fascista. E per questo è bene e necessario ricordare, quando ci facciamo a considerare gli aspetti di questioni come quella della quale ci stiamo occupando, che la preparazione tecnica militare è affidata nella sua fase preparatoria a quella magnifica istituzione che è la Gioventù Italiana del Littorio e nella sua fase di perfezionamento alle nostre gloriosissime Forze armate e che alla scuola è riservato il compito di concorrere a tale preparazione nel campo che le è proprio contribuendo ad alimentare lo spirito militare dei giovani e stimolandoli all'interessamento delle necessità militari della Nazione, ai quali essi dovranno guardare ognora con fede e con consapevolezza quali che possano essere gli incarichi che nell'avvenire saranno chiamati ad assolvere e nella vita militare e nella vita civile. Così facendo inquadreremo i problemi nella loro vera cornice e chiederemo alle nostre mirabili istituzioni quelle forme di attività e quel compendio di risultati che esse sono in grado di conseguire al cento per cento.

Terminologia dell'insegnamento

Quantunque avessimo dichiarato chiusa e conclusa, almeno per ora, la trattazione di questo argomento, ci è giunta tardivamente qualche comunicazione, nella quale si affacciano opinioni e proposte, intese a concorrere alla soluzione di un problema, che se non è vitale per la sua portata e per i suoi effetti pratici ha tuttavia la sua importanza, che non è soltanto formale, ma anche sostanziale. Riservandoci di tornare sull'argomento nel prossimo numero, riteniamo opportuno, una volta che della questione si dovrà tornare a parlare, di rivolgere un invito a coloro che desiderassero ancora intervenire nella discussione di parteciparvi senz'altro tenendo presente che occorre però prospettare proposte che non esulino dal settore, nel quale la discussione va circoscritta e che si limitino ad una dicitura breve e comprensiva di tutto quanto si attiene all'insegnamento, al quale essa si dovrebbe eventualmente riferire.

Risposte a quesiti

— Le iscrizioni negli elenchi provinciali dei docenti già pubblicati ed entrati in vigore sono e rimangono aperte soltanto per gli ufficiali, che rimpatriano da una destinazione per motivi di servizio fuori del territorio nazionale a seguito di mobilitazione. Gli interessati potranno prendere visione di tale facoltà nel bando di Concorso pubblicato nell'anno 1942-XX dal Ministero della Educazione Nazionale d'intesa con i Ministeri Militari e con il Comando Generale della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale.

— La durata delle nomine per l'insegnamento della cultura militare è triennale. E di conseguenza tutti gli ufficiali che hanno ricevuto l'incarico attraverso una regolare nomina da parte dei Rettori delle Università e dei Regi Provveditori agli Studi conserveranno l'incarico stesso fino al termine dell'anno accademico e scolastico 1944-45.

— Gli studenti di nazionalità albanese sono tenuti così a frequentare le lezioni di cultura militare come a sostenere le prove di esame prescritte per la materia in ogni ordine e grado di scuola.

— Le visite agli enti militari vanno compiute indipendentemente dall'orario stabilito per l'insegnamento, che è interamente destinato alle lezioni in classe.

— I libri da adottarsi per l'insegnamento sono tuttora quelli stampati, per cura del Ministero della Educazione Nazionale, dal Consorzio Editoriale con sede in Milano in via Venezia n. 69. Tali libri resteranno in vigore anche per l'anno scolastico 1943-44-XXII.

La Rubrica

Le corrispondenze comunque destinate a questa rubrica, come pure le fotografie delle quali si desideri la pubblicazione, vanno inviate al seguente indirizzo: Rivista « Nazione Militare » - Cultura Militare nelle Scuole - Roma, via Napoli n. 41.

Scrittori e LETTORI

I. - LIBRI ED OPUSCOLI

UGO ENRICO PAOLI

Vita Romana

LE MONNIER - FIRENZE

L. 22

Questo libro, che l'editore Le Monnier presenta, nella sua terza edizione, in elegante veste tipografica, ricco di tavole e illustrazioni, ci fa rivivere la vita intima dei Romani. Materia interessante, che ha sempre stimolato la curiosità dei posteri e ha impegnato appassionati studiosi, autorevoli storici e archeologi di ogni tempo. L'A. illustra la vita privata del cittadino romano, portandoci a scrutare entro la sua casa, facendoci conoscere com'era costruita e arredata, dicendoci come egli vivesse, vestisse, si nutrisse.

La casa, la villa, l'arredamento, il banchetto, i cibi, il modo di prepararli e servirli, gli indumenti degli uomini e delle donne, gli oggetti di che si ornavano, i luoghi di ritrovo, le scuole, costituiscono altrettanti capitoli del volume. Il quadro d'insieme del mondo romano è completato da interessanti notizie sulla famiglia, la donna, il matrimonio, i funerali, l'attività intellettuale, i viaggi e si conclude con uno sguardo a Pompei, per rilevare il contributo che le antichità pompeiane venute alla luce portarono alla conoscenza della vita privata romana, poichè di quella civiltà non conosceremmo con tanta precisione taluni aspetti del viver quotidiano se gli scavi di Pompei non avessero offerto un immenso materiale di informazione alla nostra curiosità di posteri.

Vita Romana, *in cui il protagonista, è il Romano, osservato, come si è detto, nelle sue manifestazioni private, precede altra pubblicazione dello stesso autore,* Urbs, *nella quale anzichè del Romano, il valoroso storico ci parla più precisamente di Roma, offrendoci di essa una ampia visione panoramica.*

Di Urbs *ci occuperemo in uno dei prossimi fascicoli.*

n. l.

□

PIERO MAURO

Paracadutisti

(Vita degli Arditi del cielo)

CAPPELLI EDITORE

L. 18

L'attuale conflitto, che ha visto nascere mezzi nuovissimi e formidabili di offesa e di difesa, ha portato al collaudo definitivo, come vero e proprio organismo d'impiego, il paracadutismo. La specialità è andata così rapidamente sviluppandosi e perfezionandosi da divenire un istrumento utile ed efficacissimo nelle operazioni di guerra e da giustificare quell'atmosfera di ammirazione e di curiosità insieme formatasi intorno a quelli che sono chiamati gli arditi del cielo. *È nei profani un grande desiderio di conoscere come il paracadutista si prepari, di scrutarne la vita, di sapere in qual modo egli riesca a vincere quello istinto naturale di conservazione che è in ognuno di noi di fronte al pericolo, a plasmare il proprio spirito al cimento il quale esige, oltre che muscoli d'acciaio, cuore saldo, decisa volontà e grande coraggio.*

Piero Mauro, paracadutista sperimentato, che ha vissuto con grande passione la vita di questi nuovi soldati, nel libro che l'editore Cappelli ci presenta in elegante edizione, ricca di illustrazioni, riesce a soddisfare appieno questa legittima curiosità, fatta di amore e di ammirazione, narrandoci con garbo e limpidezza in brevi ma interessanti capitoli la vita del paracadutista, dal suo primo giungere alla scuola alla grande prova conclusiva.

Paracadutisti non si nasce. Se ne sente la vocazione perchè si ama il cielo e la natura, perchè si ha la tempra del forte. Ma è attraverso una scuola dura, in cui si rasentano i termini della vita e della morte, e si impara a misurare se stesso sul metro del coraggio, che uno può diventare paracadutista. «Ogni qualvolta ti lanci nel vuoto senti cadere con te tutto il passato e non esiste più nulla dinanzi a te. È il vuoto che ti prende; è il nulla che ti circonda; è la morte degli istinti e dello spirito. Ma poi improvvisamente risorgi alla vita con altre energie, altro temperamento: il temperamento del forte».

Lo sforzo dell'uomo che si allena a questa vita non è sempre fatto di eroismo; è fatto per l'eroismo. E la scuola è dura e difficile perchè, dopo un autoesame dell'aspirante diretto a sondare la propria coscienza e a saggiare le reazioni del proprio spirito, dopo una rigorosa visita fisico-psichica, dopo un lungo addestramento preparatorio, a base di speciali esercizi facili e difficili, intesi soprattutto a imprimere flessuosità e resistenza agli arti inferiori, sotto l'occhio vigile dell'istruttore che scruta nel profondo di ciascuno, rilevandone le titubanze, vi è tutta una scuola che tende a formare lo spirito dell'allievo, una scuola controistintiva, *perchè mira appunto a mettere il giovane nelle condizioni di poter vincere l'istinto nell'attimo in cui questo vorrebbe impedirgli di arrischiare; ad infondere in lui quella volontà che, al momento di lanciarsi nel vuoto, gli imponga di reagire per non sentirsi inchiodato sul posto. Così, dal salto dal muro da varie altezze, dal lancio col paracadute frenato, fissato a un'alta torre, — durante il quale l'istruttore al megafono suggerisce la posizione necessaria da imprimere al corpo per evitare un disastroso atterraggio — si arriva al lancio sul telo da un ponte a terrazze progressive alto sessanta metri. Il lancio dal terzo terrazzo, a cui si giunge dopo la dovuta preparazione, costituisce il collaudo del coraggio dell'allievo e dà la prima sagomatura del paracadutista.*

E così, di esercizio in esercizio, arriva il grande giorno: quello del primo lancio vero e proprio, atteso con tanta ansietà e trepidazione. Grande prova finale che corona un lungo periodo di lavoro e di sacrificio. Da allora, sempre più perfezionandosi nel lancio, un altro giorno attende con ardore l'ardito del cielo: quello della partenza per la zona d'impiego. Attende il pesante marsupiale che dovrà trasportarlo per le vie dell'aria, insieme agli ardimentosi compagni, sul teatro delle operazioni.

n. l.

□

C. VON CLAUSEWITZ

La Guerra

(Vom Kriege)

Pagine scelte con introduzione di OETE BLATTO

LE MONNIER - FIRENZE

L. 35

A breve distanza dalla traduzione della poderosa opera di Carlo von Clausewitz, «Vom Kriege», fatta a cura dello Stato Maggiore del Regio Esercito, ecco un'altra pubblicazione, che raccoglie pagine scelte dell'opera stessa, edita, per i tipi di Le Monnier, dalla Biblioteca degli scrittori militari diretta dal generale Carloni e da Giannino Marescalchi.

Dell'uomo che ha esercitato una influenza così profonda sul pensiero e sull'educazione militare in Germania, Oete Blatto fa precedere brevi cenni biografici di cui è soprattutto interessante il parallelo fra il Clausewitz e Napoleone. Quegli, vissuto nell'età romantica, in un periodo fortunoso della storia germanica e europea, si è trovato dinanzi un modello smisurato: Napoleone. Entrambi hanno lo stesso dono plastico; *il primo lo profonde nelle opere, il secondo nel pensiero. Entrambi in lotta con tutto il passato; in entrambi un'intelligenza costruttrice che li arma contro i vecchi sistemi e gli anemici dommi. Il Bonaparte irrompe nella battaglia per decidere le sorti di una nazione o di un continente, il Clausewitz rimane nell'ombra ad accumulare attraverso la vita interiore fermenti d'azione. La strategia napoleonica genera dei pensatori; il pensiero di Clausewitz genera dei condottieri.*

Il Blatto, nell'opera del generale tedesco trova traccie profonde anche del nostro Machiavelli, poichè quello che l'esclusivismo critico degli scrittori germanici attribuisce a influsso hegheliano, è per lui un prodotto del pensiero del politico fiorentino. Il «Vom Kriege» ci dice che sapere è potere: *l'opera di Clausewitz nega infatti che la vittoria sia figlia unica della fortuna e del coraggio, esclude che il genio possa calpestare la regola; la vittoria nasce dall'applicazione della* regola migliore. *Il genio la scopre più facilmente degli altri, la fa sua e l'anima di imponderabili decisivi impulsi morali.*

n. l.

II. - RIVISTE E GIORNALI

Cannoni e uomini contro il carro

Sull'avvenire del carro, che suscita dubbi e polemiche in casa del nemico, Italo Zingarelli ha inviato alla *Stampa* una interessante corrispondenza da Ankara. Rileva lo Z. che da quando il cannone si è messo a tener testa al carro, l'impiego delle unità corazzate ha subito una evoluzione, non essendo più possibile insistere nel metodo di fare aprire delle brecce da divisioni blindate, lasciando il compito della successiva occupazione a divisioni motorizzate. A sventare il vecchio sistema occorrono ottimi cannoni anticarro, bombardamenti intensi ed insistenti delle colonne motorizzate alle spalle dei *tank*, largo uso di campi di mine e intelligente sfruttamento degli ostacoli che il terreno può opporre alla marcia dei carri corazzati.

Nelle campagne di Polonia e di Francia del 1939 e del '40 — ha notato nell'*Istanbul* un critico militare che firma col nome di Pierre Cartier — l'artiglieria non sostenne nessuna parte, in quanto strumenti essenziali dell'attacco furono il carro e l'aeroplano: questi due mezzi d'impiego rapidissimo ebbero il compito di portare nel campo nemico distruzione e disorganizzazione, al posto della lenta artiglieria, e in presenza di avversari inferiori per numero e tecnica, e male attaccati alla terra e mal preparati a combattere sì nuovi ordigni, la manovra doveva riuscire. Lo stesso avvenne in Russia sino alla primavera del '42 e nel deserto egiziano fino alla seguente estate. Rifacciamo un po' di storia: «Nel giugno del '42, si legge nella rivista francese *Images*, pubblicata al Cairo, i disgraziati *tank* del generale Ritchie furono polverizzati dal tiro di cannoni anticarro a lunga portata, abilmente nascosti dietro le sinuosità del terreno». Questa volta Rommel finse di ritirarsi, ma ad un certo momento i suoi carri inseguiti dagli inglesi si fecero di lato, scoprendo una fitta linea di pezzi da 88 mm., che vomitando acciaio e fuoco annientarono in poche ore centinaia di carri britannici.

Sul fronte russo, un caporale tedesco ha distrutto da solo, in cinque minuti, sette carri, con un cannone che non aveva più altri serventi: tirò bene, calmo e freddo, finchè l'ottavo carro non l'uccise con una raffica di mitragliatrice. Ma i russi pare restino fedeli alla vecchia tattica e continuano ad impiegare nella fase iniziale gigantesche masse di carri — alle quali indubbiamente debbono buona parte dei loro successi dello scorso inverno — mettendo alla testa delle colonne di urto *tank* di varii tipi, accuratamente dosati, accompagnati da battaglioni di fanteria ai quali incombe mantenere il terreno conquistato. Ora perfezionandosi i mezzi di difesa, l'impiego dei *tank* come arma principale e decisiva per il felice esito dell'azione ha finito col risultare costosissimo e per nulla sicuro, e su questo punto troviamo d'accordo — russi a parte, sinora almeno — i comandi dell'uno e dell'altro campo. Nella citata rivista anglo-francese *Images* si poteva anche leggere: «Le ripetute esperienze dimostrano che i carri blindati possono eseguire una parte soltanto dell'azione, e talvolta minima. Attacco, conquista e consolidamento delle posizioni prese incombono sempre più alla fanteria. L'esempio migliore ce lo fornisce l'ultima offensiva nel deserto, durante la quale — fatto di capitale importanza — talvolta i *tank* non sono stati per nulla adoperati».

Nell'attesa che il duello fra cannone e corazza sia deciso — in materia di veicoli — in modo netto, sul campo di battaglia si applica ancora una tattica offensiva, consistente nell'impiego simultaneo di tutte le armi: a tale scopo gli elementi blindati vengono disposti a forma di rettangolo, per proteggere la fanteria, l'artiglieria, i rincalzi, i rifornimenti, ecc., che si trovano al centro, e col concorso combinato di queste diverse armi si può scatenare una offensiva sopra un largo fronte, mentre prima si mirava a sfondare contemporaneamente in diversi punti. La difesa è quindi costretta a prepararsi in maniera ben più seria, trattandosi di ammassare forti mezzi dovunque si tema l'attacco concentrato, e i tecnici aggiungono che la nuova tattica ha pure il vantaggio d'abbreviare la durata dell'azione, in quanto tutte le fasi dell'attacco vengono a riassumersi in un'unica operazione di guerra.

La tattica descritta i tecnici l'hanno studiata presso i tedeschi, mentre i russi — abbiamo visto — battono una strada propria e gl'inglesi preconizzano in tutte le formazioni l'impiego di numerosa fanteria. A conti fatti, il *tank* non è più allo zenit, ma è ancora lontano dal tramonto: esso ha semplicemente perduto la supremazia e deve ridursi ad accompagnare e non più a precedere le altre unità di combattimento. Artiglieria e fanteria sono in piena fase di riabilitazione.

La riabilitazione non risparmia però all'artiglieria una trasformazione sostanziale, giacchè per combattere bene il carro le tocca installarsi a sua volta sopra autoveicoli; e per il nuovo tipo di arma c'è da scegliere fra i nomi di «autocannoni» e «distruttori di tank», macchine belliche rapide e facilmente manovrabili che possono piombare sulla più grave e pigra preda scaricandole addosso proiettili fino al 105, facendo tuttavia presto a scappare, in quanto la loro manovrabilità e velocità implica il sacrificio d'una vera corazzatura. Il cacciacarro — ecco ancora un nome — è poi destinato, distraendo i mezzi blindati nemici, ad agevolare il compito dei propri *tank*, che grazie alla distrazione, ragiona un tecnico inglese, avranno modo di buttarsi liberamente contro la fanteria e l'artiglieria dell'avversario, non più protette. Però questo discorso non convince, e forse l'avremo mal capito: è garantito che l'avversario non avrà dei cacciacarro anche lui? Se tale garanzia non esiste, allora è certo che la nuova arma, chiunque l'adopera, farà presto a cozzare contro un nuovo rimedio.

Oltre Oceano, il più fanatico apostolo del cacciacarro, è il generale Andreaw Bruce, il quale ha imposto la costruzione di un tipo con una leggerissima corazzatura, appena sufficiente a proteggere contro scheggie di bombe e pallottole di mitragliatrici; ma il generale George Patton, che attualmente comanda un corpo americano nell'Africa del Nord, replica essere il cacciacarro destinato a diventare un carro a sua volta. Ora più che a volgarizzare il cacciacarro, Bruce in realtà mira a sostituire all'artiglieria autotrainata l'artiglieria montata sopra un mezzo motorizzato che le consenta di spostarsi nello spazio di secondi: il cannone anticarro attuale durante le battaglie africane certe volte ha fatto appena a tempo a sparare da quattro a otto colpi. Gli americani hanno dapprima, montato su speciali autoveicoli dei pezzi da 75, poi da 90, ed ora istruiscono gli uomini nel tiro orizzontale, lasciando all'artiglieria pesante campale la cura del tiro indiretto; gl'inglesi parlano di cacciacarri con cannoni da 105. Tutto solo, comunque, l'anticarro non può essere lasciato: siccome si presume che l'avversario faccia scortare le proprie unità blindate da aeroplani volanti a bassa quota, risulta necessaria per ogni due cacciacarro una unità motorizzata di artiglieria antiaerea, che gli americani hanno formato con un cannone Bofors da 40 mm. e due mitragliatrici.

La produzione di "panzer" in grande serie

Un redattore della *Boersen Zeitung* che ha visitato la più grande fabbrica di carri armati germanica dalla quale ormai si dirige tutta la produzione di mezzi corazzati che si svolge negli stabilimenti del Reich o al servizio del Reich, rivela la perfezione ivi raggiunta.

Si è già parlato dei nuovi tipi di carri armati e di corazze realizzati dai tedeschi e tutti i giornali hanno, ad esempio, pubblicato ampie descrizioni del famoso *Tigre* il «superpanzer».

Meno noto è che tali meraviglie dell'industria bellica moderna sono state realizzate contemporaneamente ad una quantità di semplificazioni del processo produttivo, di risparmi d'ogni genere ed all'ammissione su larga scala di nuove forze di lavoro derivanti dalla mobilitazione civile, che dovevano, quindi, essere totalmente istruite professionalmente. Ogni moderno carro armato germanico consta oggi di quattro o cinquemila pezzi.

D'altra parte, come l'apparato motore o la cassa costituente il corpo centrale del «panzer» sono prodotti in stabilimenti specializzati ed affluiscono alla fabbrica di carri armati già finiti, così tutti gli altri pezzi sono ivi direttamente prodotti, finiti, montati e collaudati. Attraverso un meraviglioso ciclo, l'acciaio nelle sue varie leghe, il rame, gli altri metalli necessari e poi la gomma ed il cuoio affluiscono dai vari reparti del gigantesco stabilimento, si trasformano in pezzi finiti, vanno ai capannoni di montaggio dove s'incontrano con i motori, o i corpi centrali, o «vasche» come vengono comunemente chiamati. E, alla fine di un ampio processo, escono interminabili file di carri armati tutti dipinti in rosso, completamente finiti in ogni loro parte. Attraverso lunghe strade aperte fra i vari capannoni, i carri armati vanno al collaudo che è molteplice e minuzioso; passano, poi, alla verniciatura, quindi sono portati sui campi di esercitazione per la grande prova pratica e, poi, caricati su treni o altri mezzi di trasporto, sono avviati ai luoghi d'impiego.

Nelle fabbriche di carri armati germaniche, in seguito alle semplificazioni incessanti del processo lavorativo, è stato possibile risparmiare, dall'inizio della guerra fino al principio della campagna in Russia, il 17 per cento di ore lavorative. Tale risparmio è salito, nell'ottobre 1942, al 42,5 per cento, mentre la sostituzione di metalli duri al posto di acciai rapidi ha aumentato di dieci volte la velocità di costruzione.

In quest'ultimo anno, si sono, inoltre, ottenuti considerevolissimi risparmi di materiale e d'impiego di operai, cosicchè la produzione, automaticamente, solo per questo ha subito rilevanti aumenti.

Nella sola centrale di fabbricazione dei «panzer» le maestranze hanno, in questi ultimi tempi, fatto 220 proposte di miglioramenti vari inerenti alla produzione e il 92 per cento di esse è già entrato in pratica realizzazione. Ogni operaio o tecnico la cui proposta è stata adottata ha naturalmente ricevuto adeguati premi.

Il personale femminile può essere poco utilizzato, data la pesantezza del lavoro, ma si trovano donne anche in alcuni reparti di questo stabilimento.

Gli uomini provenienti dalla mobilitazione civile in quattro, otto settimane e, in qualche particolare specializzazione, in tre mesi, sono messi in grado di lavorare proficuamente in qualsiasi reparto. In tal modo, con un organico e poderoso complesso di forze, lavoratori e soldati germanici si preparano tenacemente a vincere la guerra.

Locomotiva di guerra La stampa tedesca ha dato di recente notizia della realizzazione della «Locomotiva di guerra», una macchina cioè oltremodo semplificata ed economica, atta ad essere costruita in serie e molto rapidamente. Ne riferisce A. Omodei in *Scienza tecnica*. Tutte le parti non essenziali della nuova locomotiva, sono state abolite o ridotte, così i predellini, i finestrini, ecc. Verniciatura e lucidatura sono limitate alle parti più importanti. Si calcola per ogni locomotiva un risparmio di 26 t. di metallo e di 6000 ore lavorative. Caratteristica della nuova macchina è il perfetto funzionamento in condizioni di gelo, ciò che le permetterà il più largo impiego nei territori occupati dell'est. Anche il tender risulta modificato: di forma simile ai carri cisterna esso ha una capacità molto aumentata da 26 a 34 t. d'acqua e da 8 a 10 t. di carbone.

Con gli stessi criteri sono stati progettati anche carri merci che pesano kg. 8.140 contro i kg. 12.690 dei carri già in uso; essi hanno la capacità di carico aumentata da 15 a 20 tonnellate.

Con il 1° gennaio tutte le fabbriche tedesche costruiranno esclusivamente i nuovi tipi di locomotive e carri.

g. v. s.

III. - STAMPA MILITARE

Rassegna di cultura militare e Rivista di fanteria - Marzo 1943.

● *Tradimenti inglesi e francesi nel 1799.* — Il generale d'Armata MARIO CARACCIOLO DI FEROLETO, rievocando gli avvenimenti svoltisi nell'Italia meridionale, come ripercussione della rivoluzione francese, viene alla conclusione che Francesi e Inglesi, allora acerrimi nemici fra loro, furono d'accordo nel vendere, nel tradire nonchè nell'assassinare gente d'Italia.

● *Il volo dalle origini ai giorni nostri.* — Il generale di brigata FERDINANDO CECERE fa la storia del volo, dall'apparecchio ideato nel 1600 dal padre gesuita Francesco Lana, il quale può considerarsi il precursore delle odierne teorie, che sostengono la preponderanza del dominio dell'aria nel conflitto dei popoli, ai poderosi perfezionati aerei che hanno fatta la loro comparsa nel presente conflitto mondiale.

● *Il servizio postale militare.* — Come è organizzato e come funziona quest'importante servizio in tempo di guerra ci illustra il colonnello di fanteria in servizio S. M. SEBASTIANO ALFIERI.

● *Problemi di tiro delle mitragliatrici.* — Studio del colonnello dei granatieri AROLDO VINCIGUERRA, che si occupa particolarmente del tiro falciante.

● *Prestazione delle strade ordinarie per autotrasporti militari.* — Le FF. SS. hanno adottato delle *tabelle di prestazione* indicanti il massimo carico che la locomotiva può trainare alle diverse velocità di categoria su linee di diverso grado di prestazione. Il colonnello del Genio PIETRO STEINER, di fronte alla grande diffusione dell'autoveicolo nell'esercito, si domanda se è possibile definire in modo altrettanto preciso i rapporti fra mezzo a motore e strada ordinaria. Alla domanda l'A. risponde con dotte argomentazioni e calcoli.

● *Africa equatoriale francese.* — Il tenente colonnello di cavalleria ROBERTO ASINARI DI SAN MARZANO illustra le cinque colonie dell'A. E. F. rette da un governo generale centrale, con una superficie complessiva di 2.657.000 kmq. e una popolazione di circa 7 milioni di indigeni e 7.000 europei.

La missione storica della Germania. — Il maggiore R. N. VITTORIO BUTI illustra la parte importantissima che nella storia della Germania, e specialmente della Prussia, ebbero i Cavalieri dell'Ordine Teutonico o dell'Ospedale di Santa Maria in Gerusalemme.

Aprile 1943.

● *Spazi vitali e strategia integrale (Funzione dell'Africa)*, del generale di C. A. DELFINO DE AMBROSIS. — Anche se per le sue difficoltà morfologiche, climatiche e razziali l'Africa non è più riuscita per lunghi secoli a dar vita a stati forti, dominatori di propri spazi vitali, essa rappresenta tuttavia oggidì un cospicuo elemento di concorso alla potenza di tutti gli spazi vitali euroasiatici ed in particolare degli spazi vitali europei. Il concorso di potenza che l'Africa può sviluppare è ad un tempo: spirituale, come forza espansiva di aree di popolamento bianco; economico, come grandioso serbatoio di materie prime; militare, come ampiezza di zona d'appoggio per la manovra.

● *Gli studi storici militari nella preparazione dei quadri.* — Il generale di divisione dott. EDOARDO SCALA rileva l'importanza, nella preparazione degli ufficiali, degli studi storici militari, che vanno considerati, non soltanto come un necessario complemento culturale, ma anche come materia professionale. La storia stimola efficacemente nei giovani la passione per la vita militare, ne guida l'intelligenza, che è uno degli elementi del carattere, rafforza, le energie volitive.

● *La politica coloniale dell'Inghilterra in Africa.* — Il tenente colonnello d'artiglieria si intrattiene in questo interessante articolo su quella che fu in Africa la politica coloniale dell'Inghilterra, che alla fine della passata guerra mondiale aggiungeva ai suoi già vasti possedimenti coloniali altri territori dell'estensione di circa 2.300.000 kmq., con solo 8 milioni di abitanti, mentre dalla memorabile seduta del 28 giugno 1919 al Quai d'Orsay di Parigi durata non più di sei minuti, l'Italia usciva a mani vuote e alla Germania veniva tolto tutto.

Ma in Africa ritorneremo, e col ferro e col fuoco, se sarà necessario, il nostro Impero risorgerà e sarà ancora più grande, ma soprattutto più civile e più umano di quello inglese, e quindi più potente e più duraturo.

● *Africa equatoriale francese.* — Il tenente colonnello di cavalleria ROBERTO ASINARI DI SAN MARZANO conclude la illustrazione delle terre dell'A.E.F., iniziata nel precedente fascicolo.

● *Scipione l'Africano.* — Del grande condottiero romano, delle sue alti doti militari che lo resero degno avversario di Annibale, considerato il più grande capitano del suo tempo, ci parla, in una attraente rievocazione il dott. ARMANDO TRONI. Scipione, oltre che sommo capitano e valente stratega, fu un ardito innovatore della tattica militare e uomo di stato di eminenti qualità, ma il merito più grande dell'Africano fu quello di esser riuscito ad imporre al titubante Senato la sua lungimirante politica, schiudendo così al popolo romano l'ora alla dominazione del mondo ed alle gloriose aquile di Roma i luminosi orizzonti dell'Impero.

● *L'importanza del fuoco nell'impiego della fanteria*, del capitano di fanteria MARIO ROCCO. — Il fuoco rappresenta un mezzo di manovra che prepara, accompagna e rende possibile l'urto: come tale presuppone non solo un'abile direzione, ma anche una saggia condotta da parte di tutti comandanti.

● *L'artiglieria sulle navi da battaglia*, del sottotenente di comp. nella R. M. — La disposizione delle bocche da fuoco sulle navi è uno dei più delicati e discussi problemi, in quanto, dal modo come viene praticamente risolto, dipendono in gran parte e la capacità offensiva della nave la forma di combattimento più adatta.

Maggio 7943.

● *Educazione morale ed istruzione tecnica.* — Commento alla recente circolare del Capo di S. M. dell'Esercito che designa i compiti e gli scopi dell'addestramento, indirizzando gli uni e gli altri all'impiego razionale dei mezzi a disposizione dell'educatore-istruttore per raggiungere la metà prefissa.

● *La tradizione dei Vespri.* — L'Accademico d'Italia FRANCESCO ORESTANO rileva il significato che possono assumere oggi i Vespri Siciliani. Essi testimoniano anzitutto la tenacia dei ricordi e dei sentimenti di questo nostro popolo che nella sua anima storica tutto registra e nulla dimentica. I suoi risentimenti durano secoli. « Amici fedeli e nemici fedeli», come li chiamò un nobile poeta, G. A. Cesarea.

I nostri attuali nemici non si illudano quindi che, cessata la guerra, i Siciliani possano dimenticare i bombardamenti delle loro città, la distruzione delle loro chiese e dei loro monumenti, il vigliacco mitragliamento delle popolazioni inermi. Queste offese all'umanità e alla bellezza non le dimenticheranno e non le perdoneranno mai.

● *Arte del comandare (Formazione dell'ambiente).* — Il generale RICCARDO BALOCCO intrattenendosi sull'importante argomento rileva che base dell'arte di comando è lo studio degli uomini non soltanto nel corpo, ma anche nell'anima.

● *La funzione del Marocco francese e dell'Algeria nell'attuale guerra.* — Il generale di divisione ALFREDO NEVA, dopo essersi diffuso sulle caratteristiche della regione marocchina e algerina, ne mette in rilievo le funzioni in rapporto alla guerra in Tunisia.

● *Inimitabilità e grandezza della storia d'Italia*, di PIER FAUSTO PALUMBO, professore nella Regia Università di Roma. — La storia d'Italia, come quella di Roma, collega i tempi e le civiltà; dà il senso ricco e intenso dell'umanità in cammino, della vita al suo alto grado di potenza umana.

● *La guerra d'oggi*, del maggiore dei bersaglieri in s. S. M. GIAN BATTISTA ODDO. — La guerra attuale, al di sopra della grandiosità dei mezzi impiegati, della complessità della condotta, del prezzo di sangue e di sacrifici, presenta dominante l'aspetto di un apocalittica battaglia di avverse volontà, di un conflitto cioè di forze morali.

● *Un anno di guerra aeronavale nel Pacifico.* — L'ing. LUIGI ACCORSI esamina l'andamento della guerra nel Pacifico, durante il primo anno, per concludere che i grandi successi conseguiti in tale periodo dalle forze giapponesi hanno posto le basi più sicure per la vittoria finale.

● *Pionieri italiani in Cina.* — Il capitano di fanteria prof. NAZARENO MASTRACCI ricorda esploratori, viaggiatori, missionari, mercanti, scienziati e lavoratori che recarono in Cina il nome e la civiltà di Roma.

Rivista di Artiglieria e Genio - Gennaio 1943.

● *Artiglieria semovente con azione precipua controcarro.* — Il tenente colonnello ALBERTO LANDI occupandosi della artiglieria semovente, rileva che, per aver ragione di essere, essa deve essere corazzata e avere conveniente autonomia di fuoco (proietti) e di movimento (carburante).

● *La telefonia a frequenze portanti nel quadro dei collegamenti telefonici campali*, del colonnello del Genio FEDERICO GATTA. — La telefonia a frequenze portanti, nata per sopperire alla richiesta di ulteriori comunicazioni in linee già costruite, ha progredito nel corso dell'ultimo lustro fino ad assurgere ad una tecnica di ordine superiore quale è la tecnica radioelettrica. L'A. ne rileva lo sviluppo e ne illustra l'impiego.

● *Onda esplosiva e onda di pressione.* — Il bombardamento aereo di città e abitati in genere pone in speciale onore l'analisi del fenomeno della detonazione delle cariche esplosive, e non soltanto nei riflessi dell'azione demolitrice di bombe scoppiate in pieno sopra fabbricati, ma anche per spiegare le disastrose conseguenze di scoppi che si verificano ad una certa distanza dai fabbricati stessi. Il generale di Divisione MICHELE AMATURO, rilevando la differenza che passa fra l'onda esplosiva e quella di pressione, chiarisce le idee, precisando il significato di ciascun tipo di onda in base ai dettami della meccanica degli esplosivi.

● *Calcolo rapido di un arco di traiettoria.* — I colonnelli di Artiglieria ARNALDO MORRICONE e NUNZIO CAVICCHIOLI insegnano con esempi chiarificatori come si può addivenire al calcolo di un arco di traiettoria con procedimenti rapidi, semplici e di sufficiente approssimazione.

● *Laboratorio mobile per la riparazione di autoveicoli.* — Premesso che l'impiego sui campi di battaglia di mezzi meccanici in genere e di automezzi in particolare provoca sempre rilevanti usure, il tenente colonnello del Genio ing. LUIGI DE FABRITIIS e il maggiore DINO BELLUZZI illustrano la costituzione, il funzionamento e i compiti del Laboratorio mobile, che deve provvedere a tenere sempre in efficienza gli automezzi della grande unità alla quale è assegnato, destinati al combattimento e ai rifornimenti.

Giornale di medicina militare - Gennaio 1943.

● *Con il 40° Nucleo chirurgico sul Fronte greco albanese.* — Il capitano medico prof. CARLO COLUCCI, dopo aver esposto alcune considerazioni sulle condizioni in cui si svolgeva, nella campagna greco-albanese e più precisamente nel suo settore, il servizio chirurgico, riporta alcuni dati clinico-statistici sui feriti operati e sui criteri adottati in tali cure.

● *La frattura da marcia.* — Il maggiore medico dott. GIOACCHINO LANERI, prende in considerazione la frattura da marcia o malattia di Deuschlaender; ne riassume le varie teorie patogenetiche soffermandosi sull'importanza delle alterazioni della statica del piede, la sintomatologia ed il quadro radiologico.

Mette in evidenza l'importanza di un accurato esame radiografico per stabilire una esatta diagnosi specie riguardo alla importanza medico-legale militare.

● *Contributo allo studio delle petrositi*, del capitano medico prof. PAOLO GRITTI. — Viene riportata la storia clinica di un soldato operato di mastoidotomia nel quale, alla decima giornata dall'intervento, si verificò una sindrome caratterizzata da suppurazione antrale emicefalea, omolaterale temporo-parietale, fenomeni generali imponenti e grosso tumore di milza. Tale sintomatologia, comune a varie affezioni, fu potuta chiarire con esami di laboratorio e con un secondo intervento operativo che mise in luce la presenza di focolai osteomielitici perilabirintici posteriori.

● *La morbilità dentale e paradentale nel nostro Esercito.* — Il capitano medico prof. PAOLO ALBANESE, come dirigente di un ambulatorio odontoiatrico di Armata in zona di operazioni, ha voluto studiare la morbilità dentale e paradentale su 300 militari dai 20 ai 40 anni, provenienti da ogni parte d'Italia. Per la carie dentaria è risultata una percentuale dell'87,34, che giustifica pienamente la nuova istituzione. Circa le paradenziopatie ne rileva la scarsissima evenienza nei militari in confronto ai tubercolotici, donde trae alcune deduzioni di ordine biopatologico, che dovrebbero indurre ad un accurato esame generale oltre che locale nei casi anche se rari, di forme diarroiche gravi in militari giovani.

● *Il servizio chirurgico nell'ospedale della C. R. I. di Foggia*, del capitano medico prof. ALFREDO RINDONE. — L'A. comunica le sue osservazioni fatte nel gran numero di feriti, di congelati ricoverati nell'Ospedale della C. R. I. di Foggia durante il periodo dicembre 1940-marzo 1941; illustra qualche caso di particolare interesse; richiama l'attenzione su talune forme gravi di infezione osservate (edema maligno, gangrena gassosa, tetano). Occupandosi del problema dei congelati mette in evidenza la gravità delle lesioni anatomiche riscontrate nei congelamenti di III grado, e la necessità di procedere all'amputazione in casi del genere che non possono beneficiarsi di alcuno dei numerosi metodi terapeutici escogitati ed applicati.

Rivista Marittima – Marzo-Aprile 1942.

● *Napoleone Bonaparte e il duello marittimo con l'Inghilterra.* — Continuazione dell'articolo dell'Ammiraglio GUIDO VANNUTELLI da noi citato nel fascicolo precedente (3ª fase – 1803).

● *Riflessioni sulla seconda guerra europea.* — GIUSEPPE CAPUTI prende in esame in questa puntata la prima campagna di Russia (estate-autunno 1941).

● *L'ostilità della Francia contro la Repubblica di Genova*, di MARIO NANI MOCENIGO. — Se Genova ha avuto il dono dalla natura di sorgere al centro di un vasto arco costiero che si protende verso il mare, penetrando profondamente verso la parte più interna del continente europeo, essa ha però duramente scontato questa sua situazione privilegiata. Nel corso dei secoli i Genovesi hanno dovuto infatti lottare contro l'avidità delle nazioni vicine e soprattutto contro le mire ambiziose dei sovrani di Francia che credevano e speravano di ottenere il possesso della città e di dominare da essa il bacino centrale del Mediterraneo e tutta la nostra penisola.

● *Il punto nave fonotelemetrico*, di E. C. M. — I progressi fatti dall'acustica sottomarina e cioè dagli *idrofoni*, apparecchi atti a percepire suoni o ultrasuoni provenienti da sorgenti sonore o ultrasonore sottomarine, hanno portato in questi ulimi tempi all'adozione di metodi e strumenti che offrono la possibilità di fare il punto-nave (detto fonotelemetrico) con determinazioni acustiche.

● *Sintesi della Corsica italiana.* — MARIO MONTEBBI illustra l'isola italiana e ne rievoca le vicende dalle sue origini all'Unità d'Italia.

Rivista Aeronautica – Gennaio 1943.

● *Considerazioni sul salvataggio col paracadute alle alte e altissime velocità*, del maggiore G. A. R. I. GASPARE SANTANGELO. — Premesse alcune considerazioni sulle velocità dei moderni velivoli, si passano in rassegna i vari pericoli che rendono meno sicuro l'ordinario sistema di salvataggio con paracadute a misura che la velocità aumenti.

● *Considerazioni generali sui velivoli tutt'ala*, di CIRO LAMANNA — L'A. espone, in breve sintesi, i vantaggi di riduzione di peso strutturale, con conseguente aumento del carico utile, e di miglioramento delle caratteristiche aerodinamiche, in particolare dell'efficienza, che il tutt'ala può offrire rispetto al velivolo di tipo classico; e riferendosi ai risultati di alcune esperienze di Laboratorio effettuate su una modello di tutt'ala esamina gli svantaggi che a tale formula vengono attribuiti.

● *Il problema del volo strumentale. Le indicazioni del variometro non sono adatte per il pilota in volo*, del Cap. pilota PUBLIO MAGINI. — Poichè i variometri della Regia Aeronautica sono tarati in metri al secondo, l'A. propone che siano tarati in centinaia di metri al minuto; in tal modo senza modificare la parte costruttiva del variometro si può rendere la sua indicazione molto più utile dell'attuale in numerose circostanze di volo, fra le quali l'A. enumera in via d'esemplificazione la fase finale di un atterraggio senza o con scarsa visibilità, il volo a tuffo e certe fasi del volo senza visibilità, il computo del tempo d'ascesa del velivolo da caccia da una certa quota con una velocità verticale data.

● *Quadrimotori, aeroplani da offesa di grande autonomia*, di WYSS ERNST. — La prima parte dell'articolo ha carattere dottrinario, e contiene citazioni da scritti del Generale Douhet, intese ad attribuirgli la «paternità spirituale» delle «fortezze volanti» le caratteristiche delle quali si avvicinano a quelle dei preconizzati «incrociatori aerei».

La seconda parte ha carattere documentario e presenta una raccolta di dati relativi a vari tipi di quadrimotori.

● *L'apparecchio da combattimento in picchiata Dornier «Do 217»*, di KACHELE KARL. — Attraverso il confronto con il velivolo «Do 215», immediato predecessore del «Do 217», vengono segnalate le migliori caratteristiche di volo e belliche di quest'ultimo: armamento di caduta più numeroso e pesante, armamento di lancio più potente, maggiore autonomia, maggiore velocità.

● *Suralimentatori dei motori*, di NULT W. PFAU H. — Lo sviluppo, il disegno, la costruzione dei suralimentatori, ed il confronto fra vari tipi di essi, vengono trattati mediante l'esame dei seguenti argomenti principali: caratteristiche di un suralimentatore; superiorità del tipo ad azione centrifuga, suralimentazione ad azione aerodinamica; materiale usato per la costruzione delle parti ruotanti; cuscinetti; efficienza volumetrica; alette di diffusione o di guida; efficienza del suralimentatore; esperimenti con i suralimentatori.

● *Gli elementi automatici di funzionamento del motore d'aviazione Jumo 211*, ANONIMO. — Premesse alcune considerazioni su la necessità di non addossare al pilota nuovi gravami in dipendenza della maggiore velocità e dell'alta quota di volo, vengono descritte le apparecchiature del motore Jumo 211 regolate od inserite automaticamente coll'ausilio di sistemi di capsule manometriche.

● *Gli apparati radio di bordo dell'arma aerea nemica* dell'ing. dipl. G. HEYCKE. — L'articolo esamina apparati radio di bordo polacchi, francesi ed inglesi, normalmente installati a bordo dei velivoli impiegati su lunghi percorsi, con equipaggi di più persone, come ricognitori, bombardieri, ecc.

● *Ispezione delle parti con il metodo a flusso magnetico*, di MACES M. L. — L'ispezione delle parti in ferro o in acciaio per mezzo del metodo a flusso magnetico, consiste essenzialmente nel magnetizzare le parti da ispezionare a mezzo di bobine oppure facendole attraversare da correnti elettriche e quindi applicando su di esse una sostanza appositamente preparata che serve ad individuare il difetto, sostanza che può essere olio contenente una fine polvere di un materiale magnetico.

L'articolo descrive due diversi metodi americani di ispezione di diverso grado di sensibilità, rapidità di accertamento e facilità di applicazione, e ne paragona i risultati conseguiti.

● *Le materie plastiche nelle costruzioni aeronautiche* dell'ing. H. STEUER. — Le materie plastiche stampate oggi disponibili sono state introdotte nella costruzione di velivoli affermandosi praticamente, in generale, per elementi di piccole dimensioni; ma alcune loro qualità come il basso peso, la possibilità di stampaggio, la resistenza alla corrosione e la costituzione superficiale fanno prevedere che esse acquisteranno notevole importanza nelle costruzioni aeronautiche in genere. L'articolo fornisce notizie tecniche su i procedimenti di stampaggio, su i prodotti ottenuti e sul loro impiego.

● *Le ricerche sulle correnti e la tecnica del volo*, del prof. dott. ing. A. BUSEMANN. — Si esaminano i risultati conseguiti dall'aerodinamica teorica e sperimentale a partire dai lavori del Prandtl su lo strato limite, dai quali prendono origine gli attuali metodi di ricerca con gallerie aerodinamiche; si passa poi ad indicare gli sviluppi che necessariamente le ricerche dovranno prendere per poter varcare i limiti di velocità attualmente raggiunti, e si mostra come il passaggio a regimi ultrasonori imponga una completa riorganizzazione del lavoro teorico e sperimentale. Si espongono alcuni risultati originali e si conclude mettendo in rilievo la necessità di indirizzare fin da ora in tal senso gli studi e l'organizzazione scientifica.

● *Nuovi risultati e problemi delle ricerche mediche sulla stratosfera*, del prof. dott. H. STRUGHOLD. — Il volo in alta quota offre un classico esempio della stretta corrispondenza fra la tecnica aeronautica e la medicina, specialmente la fisiologia. L'articolo illustra in modo particolare due questioni fondamentali della fisiologia del volo stratosferico: 1) Come e con quali ausili tecnici per l'organismo umano, si può riuscire a penetrare nella stratosfera, mantenendo integra la efficienza? 2) Come è dato uscire integri dalla stratosfera, se gli ausili tecnici cessano improvvisamente di funzionare?

Ejercito – Marzo 1943.

● *Teoria sulle Unità e sua applicazione al Reggimento di fanteria*, del ten. col. NAVAS SAN JUAN. — L'A. ritiene che la gerarchia delle Unità debba essere alternatamente costituita di unità «orizzontali» più atte alla manovra e di unità «verticali» più atte alla manovra di fuoco. L'unità verticale è caratterizzata dal fatto che essa possiede permanentemente un armamento del quale l'unità immediatamente subordinata non dispone. Tali considerazioni l'A. applica trattando della composizione del Reggimento di fanteria.

● *Dimensioni dello spirito militare*, del ten. ANTONIO GUTIERREZ. — L'A. pone a fondamento della sua trattazione le idee del *servizio*, quello di *missione*, ed infine l'*idea religiosa* della cattolicità.

● *Colpi di mano*, del cap. LUIS VILLALBA GOMEZ JORDANA. — Interessante ed attuale argomento, svolto con chiarezza ed efficacia.

● *Una molla dell'educazione morale*, del cap. MIGUEL URMENETA. — Il problema dell'educazione militare consiste nella creazione di un sufficiente numero di riflessi automatici individuali corrispondenti ciascuno ad una distinta presumibile situazione. Una delle molle di questa educazione è l'allegria, che bisogna coltivare nell'animo del soldato.

● *Artiglieria*, del cap. ENRICO ROCAFORT GARCIA. — Tratta la determinazione del regime assoluto dei pezzi per il pezzo-base.

● *Gas*, del ten. col. JOSÈ FERNANDEZ BACORELL. — Sintetica ma completa descrizione dei tossici generali, dei vescicanti, dei lacrimogeni, ecc.

● *Impiego tattico del Gruppo di Sanità della Divisione volontari spagnoli*, del Com. medico SERVANDO CASAS. — Esperienze della campagna sul fronte orientale.

● *Il cavallo e la guerra*, del magg. GONZALO ESPESO DEL POZO. — Il cavallo come elemento specifico di combattimento deve sussistere nella composizione degli Eserciti, sebbene questi debbano adottare quantità sempre crescenti di mezzi meccanici.

● *Cooperazione*, del cap. ADRIAN GOZALVEZ. — Come ottenere il massimo sforzo risultante dal complesso degli individui e applicato nella direzione conveniente, nello spazio e nel tempo. La cooperazione è unione, contatto, norma, coordinazione e direzione di tutti gli sforzi dei partecipanti all'impresa.

● *Sei disposto?*, del col. VICENTE MORALES Y MORALES. — Prende lo spunto dal laconico telegramma di Hindenburg, già generale in ritiro, quando fu chiamato a reggere il supremo comando germanico: «Sono disposto». L'A. formula quindi la seguente domanda. Ciascuno di noi può rispondere in qualsiasi momento nello stesso modo? Ciascuno nella sua sfera e nel raggio d'azione del suo comando dovrebbe consultare la sua coscienza e assicurarsi di essere o no disposto a volgere la missione che gli si potrebbe affidare».

Slovakische Rundschau – Marzo 1943.

● *La missione dello Stato slovacco.* — Piccola di estensione, ricca di mezzi, la Slovacchia è *in linea* contro i nemici della Nuova Europa, in seno alla quale è chiamata ad assolvere alti cômpiti di rigenerazione materiale e umana.

Aprile 1943.

● *Le forze armate slovacche ed i loro compiti.* — Nel quadro dell'attuale conflitto le forze armate slovacche concorrono non solo alla vittoria comune ma anche a costituire la base della futura unità nazionale con lo spirito della collaborazione dei popoli.

● *Il genio slovacco al fronte.* — Esso ha assolto missioni difficili in modo da dimostrarsi all'altezza delle armi similari degli altri eserciti.

Die Panzertruppe – Marzo 1943.

● *Come una compagnia di granatieri corazzati ha distrutto un comando d'Armata.* — Descrizione di un combattimento svoltosi il 26 maggio 1942, presso Charchow.

● *Truppe celeri e corazzate e difesa contro di esse.* — Considerazioni e dati sull'attuale sviluppo, armamento e organizzazione di tali armi negli Stati Uniti, nell'Inghilterra, in Russia ed in alcuni Stati minori.

Aprile 1943.

● *La nuova motocicletta a cingoli tedesca N S U.* — Assai veloce e ben ideata, a tre posti, può rendere utilissimi servigi anche come mezzo di rimorchio.

● *Truppe celeri e corazzate e difesa contro di esse.* — Seguito al precedente notiziario.

I Celeri

N. 10 Giugno 1943-XXI

Origini ed evoluzione del CARRO ARMATO

del colonnello ALVISE BRUNETTI

Iniziamo con questo studio la pubblicazione d'una serie organica di articoli sul tema: Il carro armato e le G. U. corazzate. Il vasto e complesso argomento sarà trattato in forma piana e volgarizzatrice dai punti di vista storico, tecnico, dell'impiego. Vi collaboreranno numerosi autori che alla provata competenza nel campo tecnico uniscono una ricca esperienza pratica

Fra le grandi sorprese che ci ha riservato la guerra del '15-'18 una ci colpì particolarmente e cioè *il ritorno al carro di combattimento:* visione assira, babilonese, persiana, cinese, greca, romana, ma sempre mezzo di lotta e di strategia, studiato ed applicato nelle battaglie di ogni tempo, anche se proprio non considerato nel moderno senso della parola.

Dal carro falcato al «carro naturale»

Escluso dai nomadi, i quali hanno sempre avuto una ben radicata avversione verso il carro, preferendo ad esso il cavallo, che, come il nomade non ama la strada e si trova a suo agio sul terreno vario, vedremo che è solo presso i popoli agricoltori e pastori e con un certo grado di civiltà, che noi troviamo i carri da combattimento: il carro è di legno a due ruote, condizione normale imposta dal bisogno della manovra e lo si vede apparire, fin dai più antichi tempi, trainato da due, tre, quattro cavalli di fronte.

Con ciò l'uomo non ha inventato nulla di nuovo; nè il carro, nè la guerra totale: li ha solo perfezionati e l'uso guerresco dei veicoli più o meno armati e protetti è vecchio come il mondo e tutte le storie, anche le più elementari, ricordano appunto i carri falcati degli antichi popoli orientali. Solo che, invece di avere dei cavalli al di fuori del carro, ora li ha posti all'interno; dal carro, il combattente lancia invece che dei dardi, dei proiettili ben più potenti, e se i cavalli dell'antico carro di combattimento non dovevano essere facilmente domabili, specie quando si imbizzarrivano nel furore della battaglia, i cavalli del moderno carro armato si dimostrano anche essi talvolta stravaganti con questa differenza però che, invece di imbizzarrirsi, vi lasciano in panna.

Certo che dal punto di vista tecnico, senza dubbio, abbiamo fatto in tale campo enormi progressi e dai carri di combattimento di legno, passiamo ai carri di ferro, ai carri falcati, al carro *naturale*: l'elefante da guerra.

È interessante, a proposito dell'impiego degli elefanti da guerra, ricordare come il loro uso soddisfaceva contemporaneamente al duplice còmpito: *di veicolo armato e corazzato*, perchè su dorso l'elefante portava dei soldati armati e protetti da grosso cuoio invulnerabile dalle lance e dalle frecce, oltre a rappresentare ordigno di *schiacciamento* e di *sfondamento*.

Però, il portare un cannone sul dorso non è la sola analogia fra il carro d'assalto e l'elefante: infatti con la sua massa potente il pachiderma abbatteva facilmente gli ostacoli di media resistenza quali grossi cespugli, liane della jungla ecc. così come la massa del carro permette di rovesciare i reticolati, i muri ecc., l'altra analogia era rappresentata dal piede dell'elefante, assai largo, che gli consentiva di attraversare terreni molli e paludosi, così come il carro, grazie alla larga superficie dei suoi cingoli, può muoversi con facilità nei terreni più sconvolti.

È curiosa e degna di nota l'analogia relativa ai piedi degli elefanti, poichè le condizioni di propulsione sopra un terreno molle ed irregolare dipendono soprattutto dalla superficie di contatto con esso delle ruote del veicolo: maggiore è questa superficie e meno esso si sprofonda perchè il peso e la pressione totale per centimetro quadrato sul terreno, sono necessariamente tanto più piccoli quanto più grande è il numero di questi centimetri quadrati.

L'apparizione degli elefanti sui campi di battaglia fu una novità di grande importanza: i soldati ed i cavalli si spaventavano per la enorme massa, per i barriti che lanciavano e per la loro terribile forza. E tale macchina da guerra animata, di nuovo genere, non si poteva combattere che molestandola da lontano con tutti i mezzi possibili. Per rompere l'urto degli elefanti nemici, i soldati delle prime linee accendevano delle lunghe torce di resina con le quali essi tentavano di spaventare i pachidermi, più o meno insensibili alle altre armi e li obbligavano a rinculare o a battere in ritirata.

I Faraoni, nel XV secolo a. C. introdussero in Egitto i carri da combattimento e crearono un'arma nuova, la *carreria* nome riservato al ruolo, nei tempi antichi e moderni, della cavalleria. Tale arma era aristocratica per eccellenza e non vi potevano essere arruolati che i nobili e come la cavalleria, i carri proteggevano i fianchi

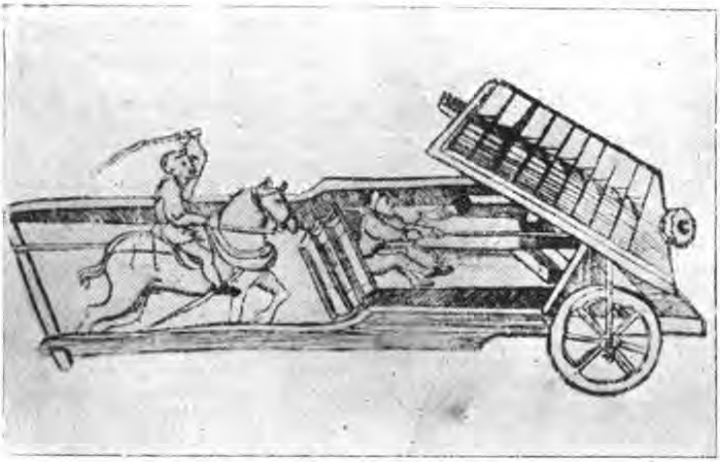


Fig. 1. — *Carro da combattimento costruito nel 500.*

delle truppe che attaccavano assolvendo al còmpito della ricognizione avanti le colonne: al momento del combattimento i carri iniziavano l'attacco ai carri nemici e quando questi ultimi erano decimati, si gettavano al galoppo sui fanti nemici, rompevano le loro file e li calpestavano coi loro cavalli.

Il carro ideato da Leonardo

Il carro penetra quindi presso i Greci ed i Romani; però, i leggeri ed eleganti carri da guerra romani, diventavano spesso dei carri da corsa e da trionfo e lo si spiega: i Romani nelle loro lotte contro i popoli del Nord e della Gallia, si trovavano spesso in un terreno proibitivo per l'uso dei carri: solcato da fiumi, coperto da foreste e quasi tutto montano e forse per tale motivo, i popoli germanici non conoscevano allora il carro.

Dalle furibonde lotte vinte dai cinesi, mediante l'impiego di *enormi* carri da guerra, lanciati contro le file nemiche, portati da cavalli ricoperti da solide armature, vere fortezze mobili che si avvicinavano al nemico, potenti ed agili nello stesso tempo; ai carri *testuggine* che avanzavano lenti ma inesorabili verso le mura delle città nemiche, compatti sotto la corazza dei loro scudi; al carro armato ideato dal sommo Leonardo da Vinci, maestro nell'arte bellica, il quale ideò un vero carro armato, nel senso moderno della parola, chiuso ed armato di cannoni *tanto che gli eserciti più numerosi saranno costretti ad indietreggiare ed allora la fanteria potrà a sua volta avanzare al sicuro e senza incontrare resistenza,* come scriveva lo stesso Leonardo, 400 anni or sono, costruendo il suo carro guerresco; si giunge ai carri da combattimento, come quello costruito nel '500 (fig. 1) dove si vede il cannoniere ed il cannone, il cavaliere ed il cavallo, protetti dal *mantelletto* mentre il cannone è raffigurato in moto verso il nemico contro il quale poteva far fuoco anche in movimento, che può considerarsi il progenitore dei moderni carri.

Tale tipo di artiglieria, così detta *volante*, ordinata dal Duca di Modena, doveva, appunto per i suoi requisiti di « velocità e prestezza » a somiglianza dei moderni semoventi, essere capace di correre velocemente, impadronendosi con facilità di un obiettivo, di fare sortite e servire bene in *tutte* le occasioni nelle quali occorresse un'azione decisa e celere.

Più tardi, i carri da combattimento uniscono al terrore della loro potenza anche quello del loro aspetto, e vengono appunto costruiti sotto forma di enormi e paurosi animali mentre nel 1600 un italiano, il Ramelli, inventa il *carro corazzato* che trova impiego nelle battaglie del secolo.

È un vero carro armato — anfibio — autentico automobile da guerra costruito per conto di Enrico III Re di Francia, corazzato a prova di colpi di *archibugio* e di *moschetto;* un grosso carro *a volta*, nel quale stavano due o tre coppie di archibugieri che tiravano attraverso apposite feritoie.

Il propulsore era all'interno: infatti un uomo girava due ruote a palette ricurve le quali facevano progredire la macchina nell'acqua, mentre sul terreno era mossa da cavalli (fig. 2).

Questi carri venivano impiegati in forte numero, costituendo una specie di treno ed incatenati fra loro, con appositi ganci, formavano un ponte sul quale passavano gli assalitori.

Altri carri, destinati a rompere l'urto della cavalleria, li vediamo rappresentati da un veicolo molto robusto, che porta un cannone di calibro notevole, incavalcato su affusto di tipo navale, che evidentemente si muoveva con la bocca da fuoco rivolta al nemico. Tale carro era mosso a vapore (fig. 3).

Tutti questi mezzi che abbiamo ricordati difettavano però là dove nel carro armato moderno abbiamo invece uno dei maggiori elementi di successo: *nella capacità di muoversi e di manovrare* poichè il moto era provocato talvolta da un soldato che azionava dei pedali e delle manovelle dall'interno.

Invece una certa tal quale analogia esiste in fatto di criteri di impiego odierni con quelli che suggerivano agli antichi l'uso del carro armato: infatti, l'obiettivo del carro era, anche allora, di aprire la strada al fante che lo seguiva e lo scortava passo passo, slanciandosi all'attacco nel solco aperto attraverso le schiere nemiche e per questo appunto il carro era armato di *falci* e di *picche* che ne impedivano l'avvicinarsi. *Aprire*

Fig. 2. — *Carro armato anfibio costruito nel 1600 dall'italiano Ramelli per conto di Enrico III.*

la strada al fante, sostenerlo durante l'attacco, penetrare nel dispositivo nemico e sconvolgerne la resistenza.

Ecco il còmpito del carro: ieri, oggi, domani!

La fortezza mobile di Balbi

Ed a proposito di impiego devesi ricordare come durante la invasione dell'Impero Romano ed in altre battaglie si richiami alla nostra mente non solo il carro armato moderno, ma bensì i concetti di impiego delle stesse moderne grandi unità corazzate che hanno fatto la loro prima prova nella campagna di Polonia, nei Paesi Bassi, in Francia, ecc. nell'attuale conflitto.

Le colonne di carri, di cui i barbari usufruivano nei loro viaggi verso le terre di Roma, al momento del bisogno, si mutavano in solida fortezza dalla quale si sparava per fermare il nemico oppure si trasformavano in valanga di ferro e di fuoco per forzare le mura e le porte della cinta fortificata, così come una particolare tecnica d'impiego dei carri da combattimento è stata dimostrata dai Cimbri i quali impiegavano le loro fanterie, sostenute dai carri pesanti ai fianchi, mentre i più leggeri venivano lanciati avanti, verso il nemico.

Come si vede, l'impiego del carro armato è elemento tradizionale, diciamo quasi fondamentale, di ogni tattica di guerra e, se le evoluzioni e gli sviluppi successivi hanno perfezionato questa poderosa macchina sì da renderla elemento indispensabile nella lotta, abbiamo nelle moderne unità corazzate, qualche cosa di totalmente nuovo, in cui il *combattente, l'arma e il mezzo meccanico*, sono fusi ed agiscono con piena armonia ed in forme veramente originali.

Nel Medio Evo, a quanto sembra, non sono stati utilizzati dei veri carri da combattimento; invece si vide generalizzarsi l'impiego della corazza. Il guerriero ed il suo cavallo interamente bardati di ferro, erano praticamente al riparo dai colpi di spada o di lancia.

Il combattente del Medio Evo rappresenta in certo qual modo l'unione fra l'antico carro da guerra ed il moderno carro d'assalto.

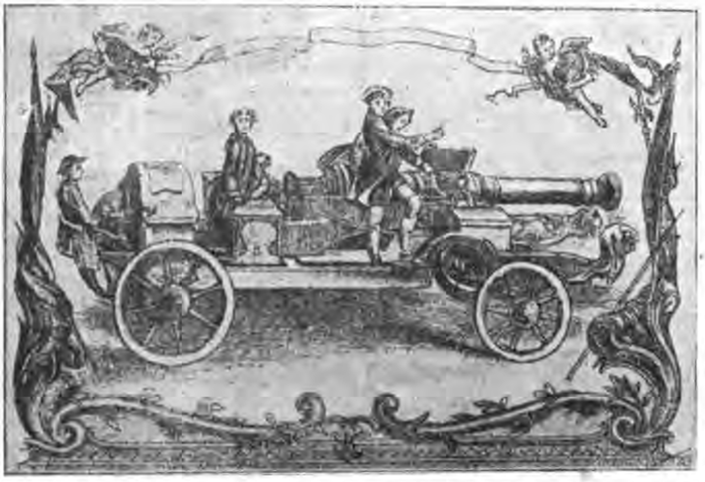


Fig. 3. — *Carro a vapore costituito da un robusto veicolo e da un cannone incavalcato su affusto di tipo navale.*

L'invenzione della polvere da sparo e la creazione delle armi da fuoco, fecero sparire a poco a poco, dal campo di battaglia la corazza individuale; era ormai impossibile ad un uomo, con o senza cavallo, di trasportare la pesante armatura, capace di sfidare i proiettili della nuova moschetteria. Solo un'invenzione nuova, il motore, doveva permettere alla corazza di riprendere, con vantaggio, la sua vecchia lotta con le armi da getto.

I grandi capitani Condè, Turenne, Federico il Grande e Napoleone non si sognarono mai di far rivivere, sotto qualsiasi forma, l'antico carro da combattimento. Forse essi si resero conto che il progresso meccanico della loro epoca non avrebbe permesso di costruire una simile macchina che potesse lottare col cannone e vi rinunziarono.

Si può affermare però che i carri moderni hanno avuto un precursore, sia pure primitivo, ma per quei tempi temibile, che nacque a Parigi nel 1800, quando l'ingegnere meccanico italiano Balbi presentò al Governo francese il modello di un sistema di fortezza mobile e semovente costruita in ferro, da impiegare nelle operazioni di attacco e di difesa dell'Esercito.

Tale fortezza mobile (fig. 4) era mossa dal vapore ed era corazzata e protetta contro l'artiglieria. Di dimensioni variabili, provvista di feritoie per tiro dei fucili, era armata di mitragliere o di cannoni e poteva portarsi contro le opere nemiche, distruggendole e aprendo il passaggio attraverso le linee nemiche.

Era una vera fortezza semovente, invulnerabile, costruita per muoversi in pianura come su declivi; pesava fino a 10-15 mila chilogrammi e poteva sconvolgere, rovesciare, distruggere tutti gli ostacoli.

Le sue parti essenziali erano costruite a piani inclinati sui quali i proietti di ogni specie non potevano che deviare o rimbalzare e, grazie ad un congegno, la cannoniera che si apriva solo per il passaggio della palla, della granata o della mitraglia, si chiudeva non appena il colpo era partito e ricostituendo allora, con la giunzione delle 4 lame triangolari che la componevano, lo *sperone* in cui terminava la parte anteriore della fortezza.

Assalita dai nemici che ne avessero voluto, per una ipotesi impossibile, tentare l'assalto, il tetto conico della torre, armato alla base di lame solide, aguzze e taglienti, si metteva a girare con una rapidità vertiginosa e tutto ciò che le si avvicinava era subito respinto lontano, falciato, disperso, annientato.

Larghe ruote sopportavano la macchina e le permettevano di avanzare, indietreggiare, muoversi in tutti i sensi sui terreni più accidentati, che essa spianava sotto il suo peso enorme come lungo le vie ordinarie. Indipendentemente dagli artiglieri e dai soldati appostati dietro le feritoie, un uomo solo bastava a dirigere questa enorme macchina da guerra «che costava 17 mila franchi e consumava un franco e cinquanta l'ora di combustibile!».

È bene perciò non dimenticare il Balbi, questo geniale precursore italiano, rievocandone anzi il suo nome, mentre nella guerra immane che si sta combattendo, le macchine corazzate, da lui studiate ed ideate, hanno una parte così dominante e decisiva.

Anticipazioni di Verne e Wells

Molto tempo prima della guerra '15–'18 l'invenzione del carro armato era già una cosa fatta ed era già stata preconizzata, al pari di tante altre, da taluni di quegli scrittori pieni di genio e di immaginazione che negli anni addietro, quando la guerra vera sembrava ancora impossibile, si sbizzarrivano in descrizioni fantastiche, per quanto originali ed interessanti.

Bisognava inventare una specie di corazzata terrestre, che fosse materialmente invulnerabile dall'artiglieria di medio calibro e che, dotata di una certa

mobilità, potesse sfuggire all'artiglieria pesante, trovando nello stesso tempo un mezzo di propulsione che facesse escludere la ruota sostituendola da vere *membra*, quasi un mostro meccanico.

Giulio Verne infatti, da quel fantastico scrittore che tutti conosciamo, previde le *tanks* parecchi anni prima della loro comparsa, e nel suo romanzo « La casa a vapore » immagina *un gigantesco elefante a vapore che camminava muovendo le gambe come un elefante in carne ed ossa.*

Altro scrittore, il Wells, nel 1903, descrisse l'intervento del nuovo *mostro bellico*, alcuni anni prima cioè della sua comparsa, con una verosimiglianza di ambiente e di effetti da pensare che egli avesse potuto *prevedere « alla perfezione »* una battaglia moderna con impiego di carri armati.

Così infatti egli presentava l'apparizione delle tanks sul campo di battaglia:

« Sotto il biancore dei fasci luminosi dei proiettori, un ordigno bellico inconsueto che dava l'impressione di un insetto, dalle dimensioni di una corazzata, avanzava strisciando obliquamente verso le prime linee delle trincee nemiche, sparando a fiancate dalle feritoie praticate sul suo guscio, sul quale i proiettili si accanivano con un fracasso straordinario.

« Il mostro si muoveva, avanzava senza curarsi della grandine di proiettili che si schiacciavano sui suoi fianchi: sbuffava, lanciando getti sottili di fumo azzurro. Per mettersi in marcia si sollevava quasi su sè stesso, come fanno certi molluschi per arrampicarsi lungo le roccie, ed in tale movimento la sua corazza si allontanava dal terreno lasciando vedere una fila di *piedi* tozzi, spessi che ricordavano le zampe degli elefanti, oppure quelle a ventosa dei bruchi.

« Queste macchine progredivano come enormi scarafaggi, superavano trincee, davano la scalata alle colline, tutto infrangendo, rovesciando, annientando e vincendo la battaglia.

« Grazie ai loro piedi articolati, fissati in egual numero ad ogni quarto di ruota, si potevano adattare con la massima facilità ad ogni accidentalità del terreno e procedevano senza scosse, con un piede sopra un rialzo e l'altro entro una depressione del terreno, sicchè rimanevano verticali anche sopra un ripido declivio.

« I macchinisti manovravano gli organi interni secondo gli ordini del comandante che, dalle feritoie praticate sulla torretta centrale, sorvegliava l'esterno: su tutto il contorno del mostro, era disposto il meccanismo di propulsione ».

Descrizione perfetta, convincente, impressionante per la sua verosimiglianza e, se fra le fortezze mobili, fra questi mostri fantastici di Wells e le prime

Fig. 4. — *La « fortezza mobile » ideata dall'italiano Balbi (1800).*

tanks inglesi, apparse nel settembre del 1916 nella battaglia della Somme, dal punto di vista tecnico vi sono delle differenze considerevoli, tuttavia è certo che la descrizione del modo come esse combattevano si può applicare ottimamente alle seconde, costruite appunto sotto il nome di tanks (cisterne) per eludere allora la curiosità dei nemici.

Queste prime tanks — che non erano se non delle *trattrici-cento-piedi* — corazzate ed armate, fecero un effetto straordinario sui soldati che le videro per la prima volta e vennero subito battezzate « automitragliatrici » potentemente corazzate, di nuovo tipo e, paragonate ad un *enorme armadillo*, potevano discendere nei crateri scavati dallo scoppio dei grossi proietti, uscirne, attraversare trincee con facilità, dare la scalata alle rovine dei villaggi, sradicare piante.

L'invenzione dei *cingoli* ha permesso la creazione del carro d'assalto, capace di spostarsi attraverso qualsiasi terreno.

Utilizzare le qualità preziose della macchina a cingoli per farne una macchina da guerra potente, capace di passare ovunque, fu un'idea troppo naturale perchè essa non si imponesse a molti spiriti curiosi e geniali.

E infatti il principio dei *cingoli* si impose decisamente fin da allora, poichè è evidente che un veicolo pesante deve essere sostenuto dal terreno, in maniera che non vi sprofondi di una quantità tale da rendere impossibile il suo spostamento da luogo a luogo mediante l'energia di cui dispone, per la qual cosa è necessario che i sostegni che lo sopportano abbiano con quello una adeguata superficie di contatto: così infatti accade che l'uomo il quale non può muoversi, ad esempio, sopra uno strato di fango o di neve da poco caduta senza sprofondarvi, non prova nessuna difficoltà a farlo quando è munito invece di racchette o di sci. La ruota comune, per quanto larga, si è dimostrata un cattivo organo di

Fig. 5. — *Fortino mobile francese (artiglieria d'assalto) ideato contemporaneamente alle tank e armato di un cannone da 75 mm. tipo campagna, a corta gittata.*

Fig. 6. — *Il « fortino mobile francese » visto anteriormente. Da notare la prua con sperone per tagliare i reticolati.*

Fig. 7. — *Carro d'assalto francese con due torrette armate di cannoni a tiro rapido e a lunga gittata.*

progressione sopra un terreno mobile (come la sabbia) o molle (come il fango o la neve) perchè il peso totale del veicolo grava sulla limitata porzione di superficie che tocca il terreno, ed è per questo che si adottarono, ancora verso il 1900, ***i** cingoli Bonagente* i quali hanno preceduto i vari *Caterpillars* e ne differiscono in ciò: che circondano una ruota sola, sotto la quale pongono successivamente un largo e piatto sostegno, mentre il caterpillar è una specie di *tapis roulant* senza fine, costituito da una serie di palette o zoccoli larghi, piatti, articolati i quali formano un nastro, che gira con le ruote dentate sulle quali è teso ed è mosso dal motore come la catena delle biciclette è mossa dall'ingranaggio.

Fortini mobili e tanks

I Francesi, contemporaneamente alle tanks degli inglesi, idearono dei fortini mobili, chiamati *artiglierie d'assalto*, ma li costruirono con eccessiva lentezza forse per vedere prima la prova sul campo di battaglia data dalle tanks britanniche.

Piccole di dimensioni, differenti dalle inglesi — quantunque costruite col medesimo concetto e che cioè fossero degli autoveicoli robustamente corazzati armati e mossi da potenti motori a combustione interna, con ruote munite di cingoli *centopiedi* — erano meno fantastiche delle altre e davano più che tutto l'idea di un cassone di ferro terminato con una specie di prua ed uno sperone ricurvo a falce per tagliare i reticolati. Erano armate di cannone da 75 millimetri tipo campagna a corta gittata (figg. 5 e 6).

Più grosse e più potenti le tanks francesi, che seguivano le prime, con due o tre torrette, ciascuna armata di cannone a tiro rapido a lunga gittata, mezzi che vincevano qualsiasi ostacolo sul campo di battaglia, capaci di aprirsi la strada attraverso boschi assai folti lasciando sulla propria scia un certo numero di alberi abbattuti. Interessante l'interno di queste tanks: la prima impressione che si provava esaminandole era di un vero labirinto di tubi, leve, strumenti di misura, ruote di manovra, armi, ecc. al pari di un sommergibile. Nei carri d'assalto francesi la catena senza fine dei caterpillar ritornava su se stessa nella parte inferiore del carro, il quale era interamente poggiato sul sostegno che essa formava coi suoi carrelli di rotazione (fig. 7).

Nelle tanks inglesi invece la catena senza fine degli zoccoli articolati del caterpillar, faceva il giro completo dello scafo, spostandone la forma: tale forma era studiata specialmente per superare gli ostacoli e la parte anteriore era rialzata in modo da abbordarli: gli zoccoli delle catene facevano presa direttamente su di esse (fig. 8).

L'ambiente sempre limitato di tali mezzi rendeva la via assai disagiata, specie durante un conbattimento, tanto da esigere equipaggi volontari reclutati di preferenza fra i meccanici ed i conduttori, ma soprattutto fra le truppe d'assalto, dal morale e fisico a tutta prova, coraggiose, piene di spirito di sacrificio, di sangue freddo più che da competenza tecnica.

« *Soldati ed ufficiali degli equipaggi devono avere qualità fisiche specialissime, essere robusti, muscolosi per poter vivere e combattere in quell'inferno ambulante* » così prescriveva infatti una disposizione relativa all'arruolamento nei reparti delle tanks.

Mitraglieri, cannonieri, meccanici, avevano lo spazio strettamente necessario per attendere al proprio cómpito e siccome le aperture con l'esterno erano ridotte al minimo come numero e dimensioni, il calore diventava presto opprimente, mentre l'aria, grave di odori, mescolata alle evaporazioni dei combustibili e lubrificanti, nonchè del fumo che usciva dalla culatta delle armi, diventava irrespirabile.

Se la guerra dei *cento anni* vide apparire sui campi di battaglia la polvere da sparo ed il cannone, che annientarono l'impetuosa cavalleria francese, la grande guerra '15–'18 vide rinascere il carro d'assalto che, esso pure doveva sconvolgere i principî classici della tattica.

L'idea madre dei veri carri d'assalto è attribuita ai francesi e precisamente al colonnello Estienne il quale *considerava possibile la realizzazione di un veicolo a trazione meccanica che permettesse di trasportare, attraverso ogni ostacolo e sotto il fuoco nemico, ad una velocità superiore ai 6 chilometri–ora della fanteria e dell'artiglieria.*

Però la vera e prima realizzazione fu dovuta agli inglesi, i cui carri d'assalto essendo assai lenti per la loro ingente mole non potevano, però, essere con-

Fig. 8. — *« Tanks » inglesi. La catena senza fine del caterpillar fa il giro completo dello scafo.*

centrati rapidamente in gran numero nella zona di attacco, eludendo l'osservazione aerea nemica.

E fu indubbiamente questo innegabile difetto che colpì il comando tedesco il quale si lasciò distogliere dal riconoscere gli indiscutibili vantaggi di questo nuovo mezzo bellico, tanto da fargliene ritardare l'adozione.

Però, quando i tedeschi si decisero anch'essi ad adottarlo, caddero nello stesso errore, anzi accentuandolo poichè costruirono dei carri d'assalto da 35 tonnellate, con 18 uomini di equipaggio, 1 cannone da 57, 2 mitragliatrici, 2 motori da 100 HP: mezzi mastodontici, pesanti e poco maneggevoli, incapaci di evolversi rapidamente, tanto da dare cattiva prova nella battaglia.

Il piccolo « Renault »

Anche i carri francesi, quantunque meno pesanti dei tedeschi e degli inglesi, non fecero troppo brillante prova; pesanti 23 tonnellate con cannone da 75, 4 mitragliatrici, 8 uomini di equipaggio, oppure 13 tonnellate con cannone da 75, 2 mitragliatrici, 6 uomini.

Questi carri subirono gravi perdite fin dalla loro prima prova perchè furono male impiegati concentrandoli in pianura, di fronte al nemico, senza alcuna segretezza o tentativo almeno di sorpresa, sotto il tiro di una formidabile artiglieria, appena controbattuta: anzi tale insuccesso determinò, oltre ad una disillusione, anche una corrente contraria all'uso di tali mezzi bellici che fu poi la ragione principale a ritardare di oltre un anno l'adozione dei piccoli carri d'assalto (Renault) che tanto contribuirono alla vittoria (fig. 9).

Certo si è che la evoluzione del carro d'assalto verso il progresso ha proceduto inversamente a quella degli altri strumenti di guerra, i quali passano, in genere, dalle piccole alle grandi dimensioni; mentre ogni successivo modello di carro d'assalto è stato costruito sempre più piccolo e meno pesante del precedente guadagnando in maneggevolezza, rapidità, facilità di trasporto, senza con ciò perdere la sua invulnerabilità e potenza offensiva.

Ed infatti la *prima* qualità di questo modello (tipo Renault–Estienne) è la relativa leggerezza (6 tonnellate) tanto da poter essere autoportato su autocarro o su carrello, 2 uomini di equipaggio, motore di 18 HP, velocità da 800 a 8000 metri l'ora, con cingoli a catene senza fine formanti 2 rotaie e nel quale la direzione era ottenuta immobilizzando la catena dal lato verso il quale si voleva marciare tanto da far girare il veicolo sul posto, descrivendo un giro perfetto di breve raggio.

Il carro, pur avendo, come abbiamo ricordato, un'origine alquanto remota, rinacque effettivamente durante la grande guerra come disperato tentativo di uscire dalla sfibrante e terribile guerra di trincea e se la sua comparsa, dovuta ai tecnici inglesi, risente nell'impiego del male di origine e cioè della fretta di usarlo, si ebbe di contro il desiderio di usarlo di sorpresa per smuovere il nemico dai suoi ricoveri.

Da allora ad oggi, il perfezionamento delle macchine corazzate non ebbe limite: si differenziarono in tante categorie, secondo il *peso*, caratteristica base che porta seco, di conseguenza, altre qualità essenziali strettamente connesse: armamento, corazzatura, sospensioni, complesso degli organi interni, autonomia di carburante: tutte qualità che contrastano con la manovrabilità e la velocità in ragione dell'aumento del peso.

Però, quello che più conta, nell'ambiente bellico, non è solo la macchina in sè, ma il modo come tale macchina viene impiegata: ciò significa che al riconoscimento del valore e della importanza tecnica della macchina e dell'arma, si deve accoppiare il valore e l'abilità dell'uomo che la deve usare, vale a dire il riconoscimento dei fattori morali poichè la macchina non è l'elemento valevole di per sè stesso a vincere le battaglie: è lo spirito che piega e piegherà sempre la materia al suo volere, è lo spirito dell'uomo, non la macchina, che vince!

Fig. 9. — *Il piccolo carro d'assalto francese Renault costruito verso la fine della prima guerra mondiale.*

Autoblindo in azione

del colonnello **BRUNO BELLACHIOMA**

IV.

Il concorso alla sicurezza di G. U. in movimento o in sosta

Le autoblindo possono anche essere chiamate a partecipare alla sicurezza in marcia o in stazione delle G. U. alle quali sono assegnate per l'impiego.

Ne derivano azioni di fiancheggiamento, di retroguardia e di concorso in favore degli avamposti.

Le *azioni di fiancheggiamento* sono effettuate a grande raggio, oppure su itinerari paralleli a quelli del movimento della G.U. interessata, oppure con successive puntate nelle direzioni ritenute più pericolose.

Compiti:

impedire infiltrazioni fra i vari elementi del dispositivo marciante o proteggere fianchi scoperti (colonna isolata, colonna d'ala);

vigilare zone interposte fra colonne in marcia, specie quando circostanze imprevedibili o interferenze di terreno possono provocare pericolose soluzioni di continuità o manchevole coordinamento del moto in avanti (colonne molto intervallate);

eventualmente:

attrarre forze nemiche e distrarle dalla direzione principale di movimento della G.U.;

assicurare il collegamento tattico con G.U. laterali.

Il fiancheggiamento può essere *mobile*, e allora l'attività che ne consegue ha le stesse caratteristiche considerate per la esplorazione; può essere *fisso*, ed in tal caso si tratta della preventiva occupazione di località il cui possesso garantisca la sicurezza della colonna in marcia. Tale occupazione è fatta con le modalità già considerate, senonchè invece di attendere l'arrivo di altre forze destinate a disimpegnare dall'incarico ricevuto i vari elementi impiegati, si aspetta che la colonna abbia compiutamente sfilato.

Una unità autoblindo può anche essere destinata in *retroguardia* allo scopo di opporsi ad eventuali offese di elementi celeri, motorizzati o corazzati avversari sul tergo del dispositivo marciante.

Nuclei di motociclisti con còmpito di « allarme » sono tenuti molto indietro (20-30 chilometri) sugli itinerari che meglio si prestano (principale – paralleli – confluenti) si da sorvegliare le possibili provenienze del nemico.

L'unità autoblindo funziona come elemento di arresto o ritardatore.

In *stazione* (v. fig. 14) le autoblindo sono tenute col grosso degli avamposti e lanciate ad intervalli di tempo oltre i posti di sorveglianza e di segnalazione sulle vie di più probabile accesso da parte dell'avversario. Eseguite le puntate, rientrano dietro la linea marginale del grosso, percorrendo gli stessi itinerari dell'andata o — preferibilmente — diversi.

Modalità: quelle considerate nella esplorazione.

Lo sfruttamento del successo

Nello sfruttamento del successo le autoblindo sono particolarmente idonee a conseguire effetti morali e materiali di grande efficacia. Compiti:

ricercare il nuovo contatto;

prevenire l'avversario su punti di obbligato passaggio per tagliargli la via della ritirata;

tormentare i fianchi delle colonne che ripiegano e ingenerare così disordine e scompiglio;

impedire distruzioni (di opere d'arte, parchi, magazzini, depositi, ecc.).

Le autoblindo sfrecciano, a grande andatura, su tutti gli itinerari disponibili, imprimendo alle varie azioni da compiere il carattere della audacia e della spregiudicatezza.

Largo campo alle iniziative dei singoli equipaggi. Nessuna preoccupazione di collegamento tra i reparti di una medesima unità.

Nella fase operativa che consideriamo, e quando si tratti di irrompere su masse nemiche in crisi di ripiegamento, è da prevedere l'impiego di compagnie ed anche di battaglioni autoblindo, al completo dei loro elementi costitutivi.

La rottura del contatto

Quando ha luogo sotto la pressione avversaria, le unità autoblindo vengono impiegate per ostacolare, rallentandola, la marcia del nemico allo scopo di guadagnare tempo e così creare un maggiore distacco tra la propria G. U. e il nemico che avanza (v. fig. 15).

Occorre:

colpire l'avversario il più lontano possibile penetrando nel suo schieramento;

interdire i punti di obbligato passaggio;

sviluppare azioni combinate di fuoco e movimento lateralmente e sul tergo di nuclei avversari più audaci;

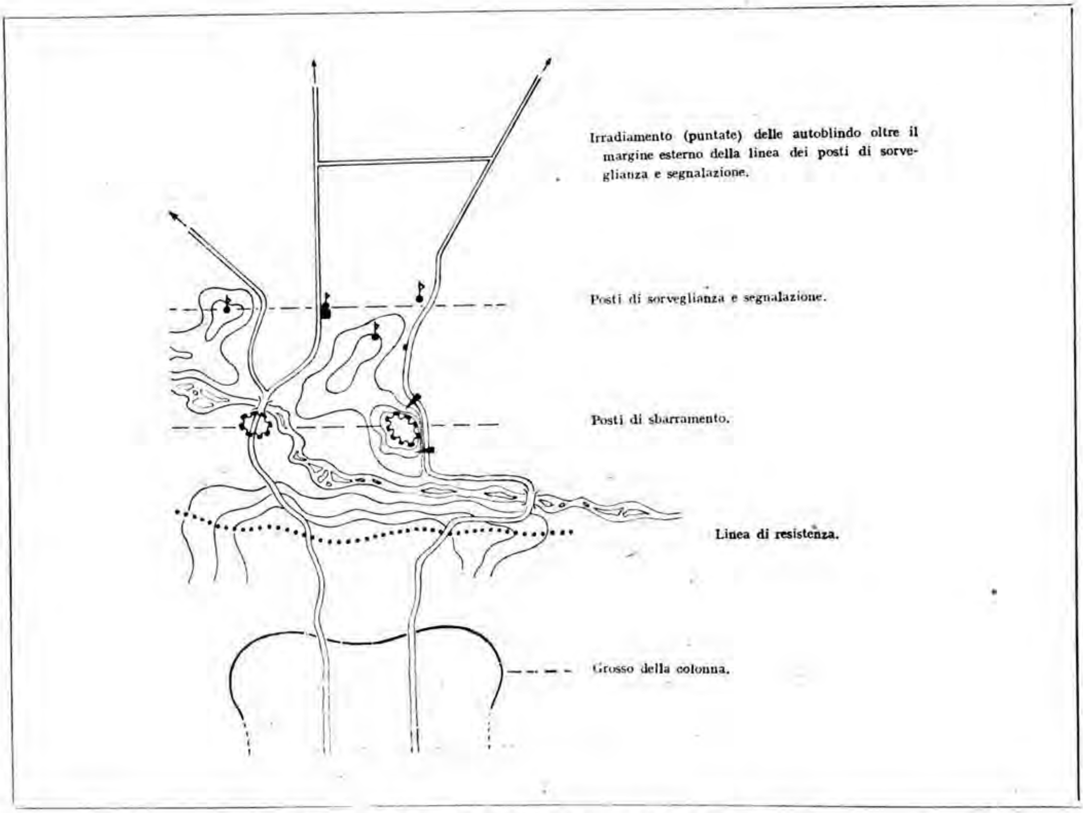


Fig. 14. — *Il concorso delle autoblindo alla sicurezza di una colonna che sosta.*

appoggiare col fuoco, eventualmente, altri reparti.

Le autoblindo sfruttano la loro mobilità qualora occorresse indugiare qualche tempo nella difesa di importanti punti del terreno, compiendo successivi sbalzi indietro con pronti ritorni offensivi (1). Tale contegno permetterà di sfuggire all'azione delle artiglierie e di cogliere in momentanea crisi truppe incalzanti esaltate da precedenti successi e perciò talvolta troppo audaci (2). Comunque sarà bene tener presente che da una difesa ad oltranza può derivare l'annientamento o la cattura delle macchine senza ottenere, in compenso, reali e tangibili vantaggi.

In qualunque circostanza i resultati dipenderanno essenzialmente dall'esempio, audacia, calma, astuzia, spirito di sacrificio ed attività con cui i singoli comandanti sapranno portare a compimento il mandato ricevuto.

(1) Non impiegare mai le autoblindo come elemento difensivo (torrette corazzate) in posto.

(2) Imboscate e contrattacchi minori bene organizzati riusciranno spesso a disturbare le fastidiose attività dell'avversario (reg. inglese).

La cooperazione

Nel quadro generale dell'attività operativa devoluta ad una unità autoblindo, la cooperazione di altre armi ha luogo sotto forma diretta o indiretta a seconda del compito o, comunque, delle circostanze.

In ogni caso il concorso o il sostegno di unità similari e carriste; reparti motociclisti e del genio; pezzi controcarro, accompagnamento e contraerei; reparti di fanteria motorizzati; aviazione, si realizza in base agli immutabili principii della economia delle forze e della convergenza degli sforzi.

La cooperazione attiva, fattiva, generosa, intelligente di quelle unità e reparti nonchè dell'aviazione costituisce — nella pluralità dei casi — la miglior « sicurezza » per le autoblindo impegnate.

Unità similari.

Allorchè si abbia motivo di ritenere che l'aiuto altrui (elementi viciniori o arretrati – mezzi normali di recupero) non possa giungere in tempo utile, ogni comandante di unità autoblindo considera « debito d'onore » il soccorrere gli equipaggi dei reparti similari, in gravi difficoltà per forte reazione avversaria, avarie di motori, ostacoli del terreno.

Questa forma di cooperazione ha lineamenti suoi particolari quando la propria unità e quella da soccorrere siano più avanzate. In tale circostanza l'aiuto può essere dato anche in modo indiretto proseguendo con successo la missione ricevuta.

Unità carriste (v. fig. 16 e 17).

Agiscono contro unità della stessa specie opponentisi all'azione delle autoblindo;

si impegnano in azioni di forza contro elementi isolati protetti da lavori campali,

estendono l'azione delle autoblindo su terreno ad esse non percorribile;

intervengono per rompere eventuali situazioni di equilibrio, per sorprendere e disperdere elementi che affluiscono da tergo, per tagliare vie di ritirata.

Reparti motociclisti.

Sono sempre assegnati alle unità autoblindo delle quali costituiscono il necessario completamento.

L'assegnazione (concetto di quantità) ha luogo di volta in volta in rapporto alla situazione, al compito, al terreno, alla prevedibile durata dell'azione.

In talune circostanze di impiego può aver luogo l'assegnazione di motomitraglieri.

La cooperazione dei reparti motociclisti assume di volta in volta le forme che qui di seguito schematicamente indicheremo:

A) *Prima del contatto col nemico*:

a) esplorazione di itinerari;

b) esplorazione di zone favorevoli ad imboscate;

c) osservazione da punti o località non accessibili alle autoblindo;

d) fiancheggiamento;

e) sicurezza sul tergo;

f) occupazione di punti caratteristici del terreno quando occorra prevenirvi il nemico e restarvi fino all'arrivo di reparti destinati a presidiarli.

I compiti di cui ai capoversi *a*), *b*), *c*), *d*), *e*) sono assolti da nuclei di due-tre motociclisti.

Se si percorre un itinerario a cavaliere di una linea di alture corrispondente alla direzione di movimento, è sufficiente mandare avanti un nucleo soltanto, perchè esso verrà a trovarsi nelle migliori condizioni di osservazione; se invece si tratta di superare una o più linee di alture disposte in senso normale o traverso alla direzione di movimento, oppure si percorre una zona pianeggiante, occorre farsi precedere da più di un nucleo perchè le possibilità dell'osservazione risulteranno contenute entro ristretti limiti laterali.

In presenza di zone trarotte, movimentate, coperte, le condizioni di viabilità determineranno il numero dei nuclei da costituire; le stesse condizioni suggeriranno le decisioni che in materia di quantità di nuclei vanno prese per assicurare il fiancheggiamento.

La sicurezza sul tergo è assicurata, nella pluralità dei casi, da un solo nucleo.

I compiti debbono essere sempre semplici per tutti: vedere e riferire.

Per « vedere »: le macchine — quando occorra — sono lasciate sulla strada incavalcate sul proprio sostegno. Gli uomini raggiungono un idoneo e vicino punto di osservazione e riprendono al più presto il movimento.

Per « riferire »: chi ha veduto si incarica della bisogna (naturalmente sono utili anche le informazioni negative). Appena messo in libertà raggiunge il proprio nucleo.

La distanza tra nuclei che precedono e l'unità autoblindo va mantenuta, entro i limiti imposti dalla necessità, di assicurare in favore dei motociclisti un pronto intervento di fuoco. Ciò perchè essi dispongono di una minore potenza di fuoco e sono più vulnerabili.

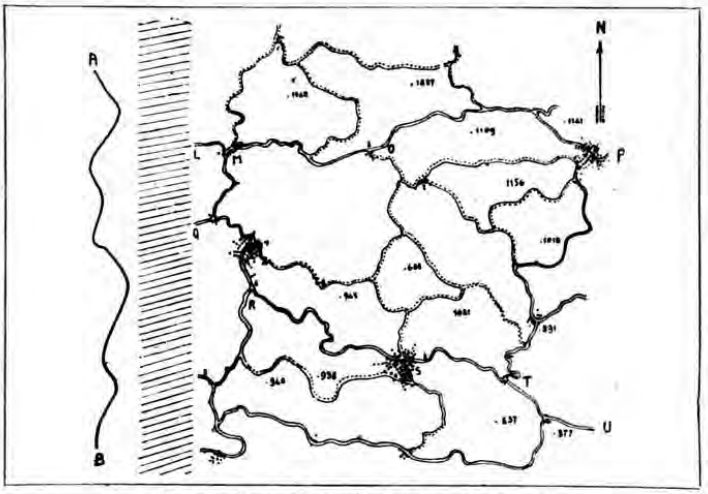


Fig. 15. — *Impiego delle autoblindo nella rottura del contatto.*

Avvenimenti sfavorevoli su altro tratto del fronte, obbligano forze azzurre a rompere il contatto con l'avversario sulla linea ... A-B ... e a manovrare in ritirata verso ovest.

Il movimento, protetto da forti retroguardie, ha luogo nella notte sul giorno X.

Un plotone autoblindo, col concorso di un plotone motociclisti, riceve il cômpito di ostacolare l'avanzata del nemico sparando in corrispondenza del fascio stradale a est della linea anzidetta.

Entra in azione all'alba del giorno X, scindendosi in due pattuglie: a quella di sinistra è assegnata la direttrice di movimento... L-M-O-P...; a quella di destra la ... Q-R-S-T-...

La pattuglia di sinistra assolve il cômpito ricevuto effettuando incursioni «a circuito» nel senso delle lancette dell'orologio e viceversa (a seconda delle circostanze del momento) sulle comunicazioni esistenti alla base dei rilievi: q. 1142 - 1297 - 1109 - 1156 - 1012 ...; la pattuglia di destra agisce con le stesse modalità sulle comunicazioni intorno ai rilievi: q... 940 - 938 - 943 - 688 - 1021 - 837.

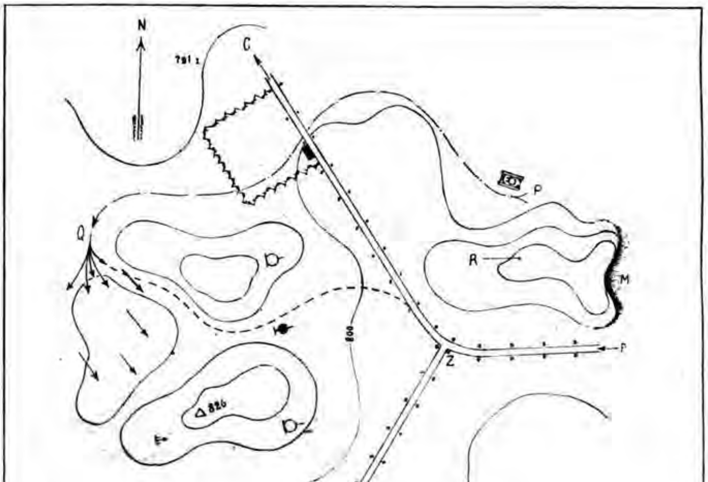


Fig. 16. — *Impiego di un plotone carri M assegnato a un distaccamento esplorante.*

Un distaccamento esplorante proveniente da A, rinforzato con un plotone carri M, deve — giunto al bivio Z — proseguire verso C.

I nuclei motociclisti che precedono sono investiti frontalmente da nutrito fuoco di fucileria e mitragliatrici.

Un pezzo anticarro dirige il tiro contro le autoblindo che nel frattempo sopraggiungono.

Il comandante del distaccamento disloca personale e materiale al riparo nella zona M (prossima alla strada — percorribile — defilata alla vista e al tiro); si porta sull'alto nel punto R, osserva attentamente il terreno antistante e — tenuto conto degli ordini ricevuti e delle notizie sul nemico in suo possesso — giudica di trovarsi in presenza di un elemento (reparto di fanteria) fiancheggiante.

Apprezzata la consistenza e la dislocazione di tale elemento, decide di aprirsi il passo verso C minacciando il fianco sinistro e il tergo avversario col plotone carri M la cui azione si sviluppa come è indicato dalle frecce ⟶ (da P a Q formazione in « colonna », poi a « cuneo »).

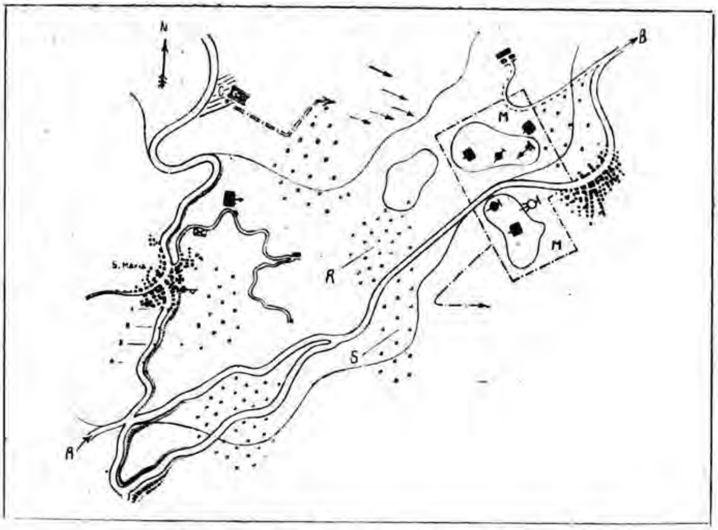


Fig. 17. — *Impiego di carri M e di artiglieria controcarro ed accompagnamento assegnati a un distaccamento esplorante.*

Una cp. fucilieri, rinforzata con un plotone mitraglieri, una squadra mortai, un cannone anticarro — *distaccamento esplorante avversario* — assume atteggiamento difensivo nella zona M che intercetta le provenienze da ovest sulla rotabile A-B.

Un distaccamento esplorante costituito da un plotone autoblindo, un plotone motociclisti, un plotone carri M, un plotone cannoni controcarro ed accompagnamento, è costretto a ricorrere al combattimento per proseguire da A verso B nel cómpito ricevuto.

Le autoblindo sostano nei punti 1-2-3-4- (lato sinistro della strada, radiatori rivolti verso A) pronte a riprendere il movimento al primo cenno;

il plotone motociclisti occupa il margine orientale dei boschetti R ed S da dove svolge azione (prevalentemente di fuoco) a carattere dimostrativo, per trattenere in posto gli elementi avanzati nemici;

nel contempo il plotone carri M, col concorso del plotone cannoni, muove all'attacco dalla zona C per cadere sul fianco destro e sul tergo del reparto avversario;

il comandante del distaccamento osserva lo svolgimento dell'azione dla campanile della chiesa di S. Maria, mantenendosi collegato, a 2 p.o., con i comandanti dei reparti dipendenti.

La distanza tra nuclei fiancheggianti e la stessa unità è imposta, invece, dal terreno; condizioni della viabilità).

I motociclisti che seguono si tengono a portata visiva.

B) *A contatto avvenuto*:

intervento di fuoco per neutralizzare quello dei centri nemici più attivi;

vigilanza attiva negli spazi interposti fra le autoblindo impegnate;

sorveglianza sui fianchi e sul tergo;

azioni dimostrative per attrarre altrove l'attenzione dell'avversario.

Reparti del genio.

Eseguono riattamenti stradali, aprono deviazioni, gittano ponti, impiantano piccoli campi minati ove si tratti di assicurare l'ordinato ripiegamento dell'unità esplorante in presenza di forze nemiche prevalenti.

Reparti di artiglieria.

Squadre o plotoni pezzi controcarro ed accompagnamento, agiscono nel quadro dell'attività devoluta alla loro specializzazione. Sono decentrati — in parte, e quando se ne ravvisi l'opportunità o la necessità — ai singoli distaccamenti esploranti.

La loro cooperazione è del tipo indiretto, cioè si attua quando con il combattimento occorra realizzare le condizioni favorevoli per un proseguimento della esplorazione (v. fig. 17).

Il comandante del distaccamento precisa il posto (della squadra, del plotone) nel dispositivo; in caso di impiego indica il compito (di massima: azione anticarro); il comandante artiglierie stabilisce dove i pezzi debbono dislocarsi, dirige il fuoco, osserva il tiro, controlla il consumo delle munizioni.

Trattandosi di materiale semovente, esso è nelle migliori condizioni per seguire ovunque l'unità autoblindo e per aderire sollecitamente alle richieste di intervento.

Fanteria motorizzata o autoportata.

Anche essa interviene per consentire, con azioni di forza, il proseguimento della esplorazione.

Reparti di fanteria motorizzati o autotrasportati sbarcano sul rovescio della linea marginale tenuta dai distaccamenti esploranti, la raggiungono, la sorpassano, si oppongono e si impongono all'avversario, lo respingono frantumandone la resistenza, creano spazi inattivi o scarsamente reattivi quanto basta perchè le unità esploranti interessate possano riprendere l'interrotto movimento.

Aviazione.

a) Velivoli per l'osservazione aerea effettuano la ricognizione del terreno, documentandola con fotografie. Attraverso il loro esame, i comandanti delle unità autoblindo possono farsi una idea chiara e precisa delle caratteristiche topografiche della regione ove troveranno impiego e così ravvisare zone difficili da evitare e zone che offrono maggiore facilitazione al transito (il tutto riferito, naturalmente, alle condizioni di viabilità);

b) gli stessi aerei sorvolano una fascia di terreno profonda, a seconda dei casi, da 100 ai 200 chilometri per rilevare la presenza del nemico (specialmente unità corazzate e motorizzate); la sua consistenza; la sua direzione di movimento; oppure le caratteristiche della sua organizzazione difensiva;

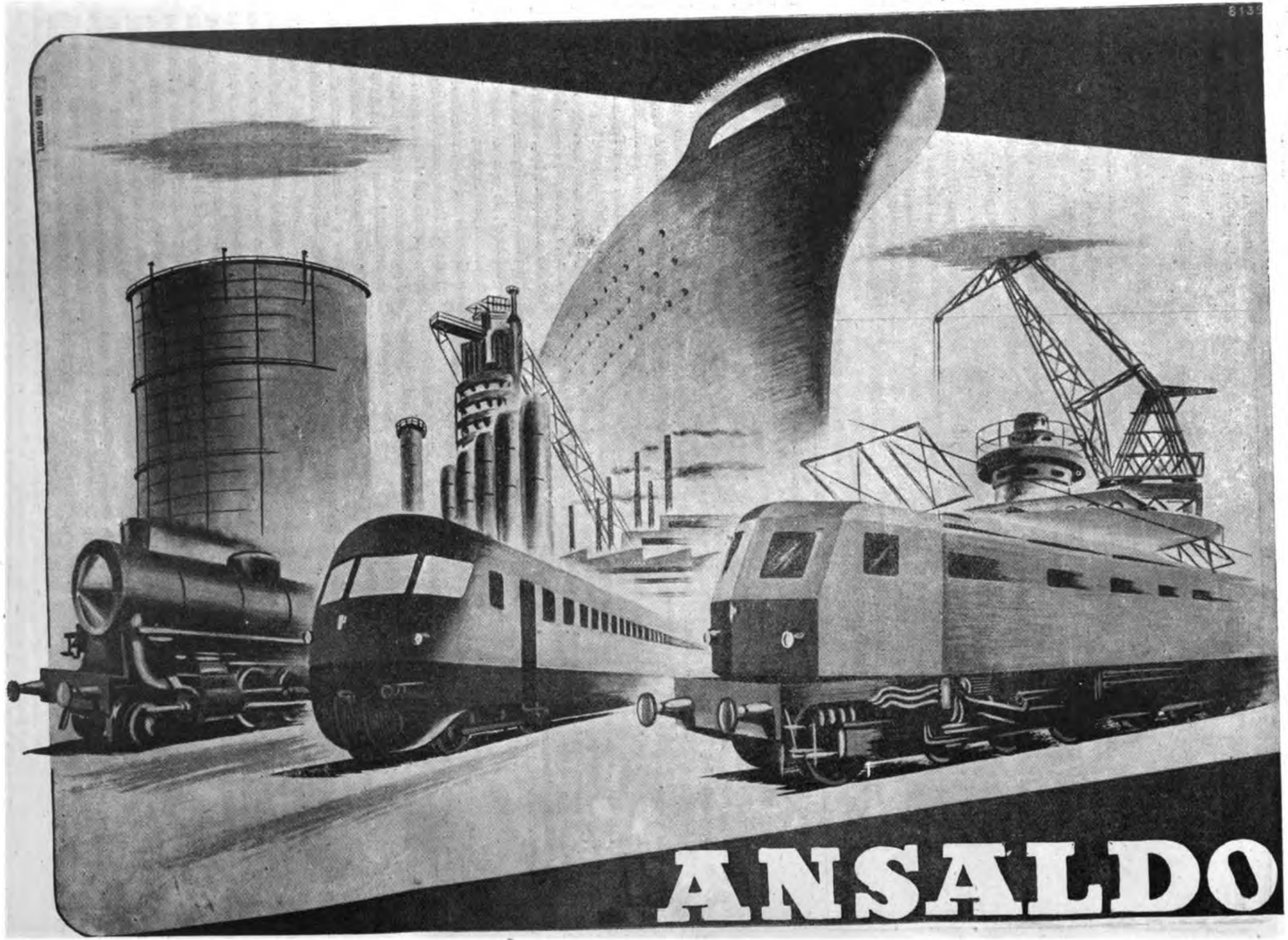
c) durante l'esplorazione rilevanò la dislocazione assunta dai distaccamenti esploranti dandone notizia al comandante dell'unità che li ha costituiti; effettuano anche il collegamento reciproco fra comandante della unità esplorante e il comando della G.U. dalla quale dipende (collegamento eventuale);

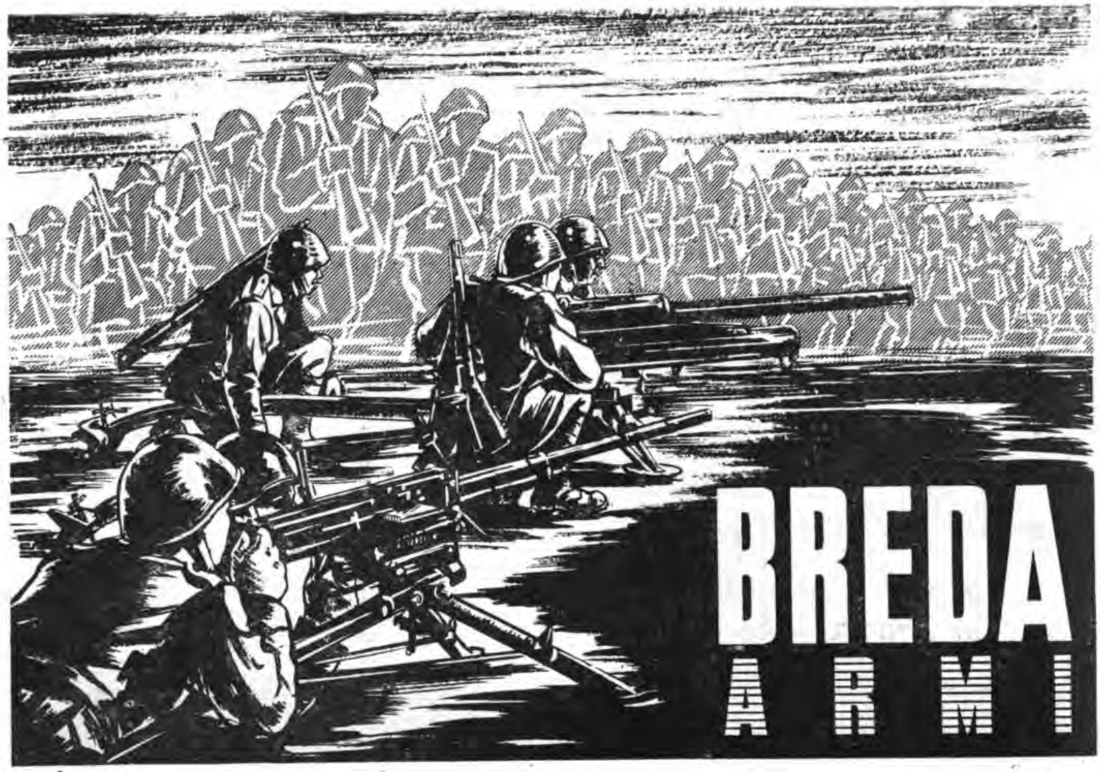
d) ricognitori, assaltatori e bombardieri, eseguono azioni di spezzonamento, mitragliamento e bombardamento contro bersagli animati in sosta e in marcia e contro bersagli consistenti. La loro azione precede od accompagna il movimento delle unità esploranti; in ogni caso tende a facilitarne il movimento, eliminando — distruggendole — quelle resistenze capaci di ritardarlo;

e) la caccia incrocia nel cielo della zona ove operano le anzidette unità e gli altri reparti aerei per opporsi ai velivoli avversari che vogliano offendere le prime ed intercettare i secondi.

REDATTORE CAPO RESPONSABILE: Generale di brigata GIUSEPPE BIONDI

(6105039) ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - G. C. 1943 A. XXI


8139
ANSALDO



Marelli

MACCHINE RADIOELETTRICHE
PER AVIAZIONE E PER RADIO-CAMPALI

Generatori con comando a mano ed a pedale - Generatori per cariche di batterie e servizi multipli di bordo - Convertitrici e survoltrici con circuiti multipli - Motogeneratori multipli speciali per stazioni fisse e portatili - Motorini per radiogoniometri, per telecomandi ed altre applicazioni

ERCOLE MARELLI & C. Soc. per Azioni
MILANO

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO
DI DIRITTO PUBBLICO
CAPITALE E RISERVE:
L. 1.636.000.000

UNIONE MILITARE

ENTE FRA GLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE D'ITALIA

(MOBILITATO PER IL SERVIZIO DEL LAVORO)

AMMINISTRAZIONE CENTRALE

ROMA

Filiali con sede in **ITALIA:** Bari - Bologna - Bolzano - Cagliari - Firenze - Fiume - Genova - La Spezia - Livorno - Lubiana - Milano - Messina - Modena - Napoli - Palermo - Pola - Roma - Sassari - Taranto - Torino - Trieste - Udine - Verona. — **LIBIA:** Bengasi - Derna - Tripoli. — **EGEO:** Rodi. — **ALBANIA:** Tirana - Coritza. — **GRECIA:** Atene - Janina. — **CROAZIA:** Ragusa. — **DALMAZIA:** Spalato. — **MONTENEGRO:** Pogdorica. — **RUSSIA:** Agenzia presso l'ARMIR

LA PIÙ GRANDE ORGANIZZAZIONE A CARATTERE MILITARE PER LA VESTIZIONE E L'EQUIPAGGIAMENTO DEGLI UFFICIALI DELLE FF. AA. ITALIANE

Servizi di vendita volanti:

presso i Presidî circostanti alle Sedi delle Filiali
in Zona di operazione al seguito delle Grandi Unità

PER TUTTA LA DURATA DELLA GUERRA L'«UNIONE MILITARE» DEDICA LA SUA ATTIVITÀ ESCLUSIVAMENTE AGLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE IN SERVIZIO

SOCIETÀ PER AZIONI

ODERO - TERNI - ORLANDO

PER LA COSTRUZIONE DI NAVI, MACCHINE ED ARTIGLIERIE

Navi da guerra, sommergibili e navi mercantili di qualsiasi tipo e dimensione - Apparati motori completi a vapore - Motori a combustione interna - Caldaie - Macchinari ausiliari - Compressori - Ventilatori - Impianti frigoriferi - Artiglierie e munizioni di ogni calibro - Riclassifica, trasformazione e riparazioni complete di navi

SEDE E DIREZIONE GENERALE

GENOVA

PRODOTTI DOLCIARI

Venchi • Unica

— TORINO —

SOCIETÀ ANONIMA LAVORAZIONE ZINCO

CAPIT. SOCIALE L. 3.000.000
INTERAMENTE VERSATO
STABILIMENTI IN
PEGLI E VARENNA
SEDE LEGALE E AMMINISTR. IN
GENOVA
Via Roma, 11-3

FRATELLI MORTEO

Laminatoi per la produzione di lamiere nere, ricotte e lucide da 3/10 di millimetro a 5 millimetri. - Fabbricazione di lamiere zincate, ondulate e curvate, zincatura di fusti ed altri oggetti. - Fabbricazione di tubi, canali lisci e sagomati, converse, gomiti e secchi. - Fusti e serbatoi in lamiera nera e zincata

RAION FIOCCO

ITALVISCOSA
MILANO
CORSO VITT. EMANUELE 37-39

I tessili artificiali che il gruppo Italviscosa produce per il fabbisogno tessile della Nazione in armi; i tessili che ogni italiano deve apprezzare per le loro doti qualitative e per il contributo che essi danno, nel settore economico, al raggiungimento della sempre più sicura vittoria finale.

RUMIANCA

INDUSTRIA CHIMICA
MINERARIA ED ELETTRICA

SOCIETÀ PER AZIONI
CAPITALE SOCIALE L. 150.000.000

SEDE IN **TORINO**
CORSO MONTEVECCHIO, 39

PRODOTTI PER L'INDUSTRIA
PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA

Il conto corrente postale
di "NAZIONE MILITARE"
porta il numero 1-12030

BOMBRINI-PARODI-DELFINO

SOCIETÀ ANONIMA

ROMA: Corso Umberto I, 267 – Tel. 61446

MUNIZIONI
ESPLOSIVI
PRODOTTI CHIMICI
PER INDUSTRIA
E AGRICOLTURA

Agente esclusivo di vendita:

S. A. LA COMMERCIALE B. P. D.

ROMA: Corso Umberto I, 262 – Tel. 681731

Un utilissimo Manualetto:

Come si esegue lo schizzo panoramico speditivo

del ten. col. **Curzio Romano**

LIRE 3,50

Ordinazioni a "NAZIONE MILITARE"
MINISTERO DELLA GUERRA - VIA NAPOLI, 39
Conto corrente postale N. 1-12030

SPAZIO RISERVATO ALLA PUBBLICITÀ

DELLA DITTA

METALCOM

"NAZIONE MILITARE"

DIREZIONE: Via Napoli, 41 - ROMA

AMMINISTRAZIONE: Via Napoli, 39 - ROMA

Ogni fascicolo mensile è in vendita al prezzo di L. 5 in Italia e Colonie e L. 12 all'Estero

ABBONAMENTI PER IL 1943

Singoli per la sola Rivista . . . . L. **36**

con abbinate le pubblicazioni **"I confini terrestri"** ed **"I confini marittimi"** di GIACOMO ZANUSSI (235 pagine di testo con 140 illustrazioni e due carte fuori testo, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **40**

con abbinate le due pubblicazioni di cui sopra ed il volume **"Le Frecce Nere"**, del Generale SANDRO PIAZZONI (235 pagine di testo riccamente illustrate, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **43**

Comandi ed Enti vari . . . . » **45**

Estero . . . . » **72**

Abbonamenti cumulativi con:

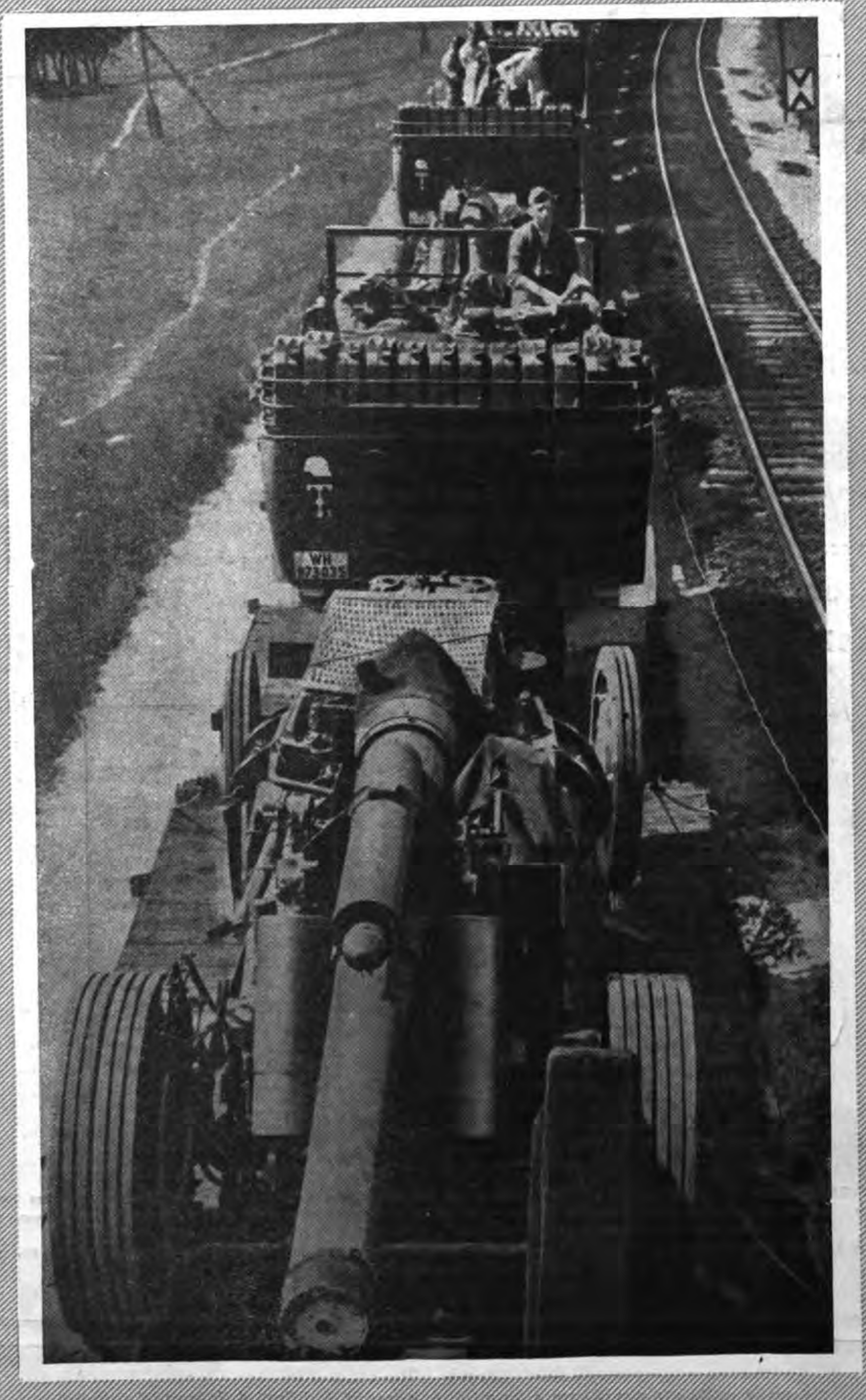
	ITALIA E COLONIE		ESTERO
	Singoli	Enti vari	
Rivista Aeronautica . . . . L.	56 —	65 —	202 —
Rivista di Cavalleria. . . . . »	62 —	71 —	122 —
L'Italia d'Oltremare (Rivista quindicinale illustrata) »	80 —	109 —	—
L'Universo . . . . »	64 —	79 —	142 —
Rivista Marittima . . . . »	71,50	80,50	259,50
Rivista di Cultura Marinara . . . . »	50,20	59,20	109,50
Rassegna di Cultura Militare e Rivista di Fanteria. »	67 —	98 —	—
Le Forze Armate . . . . »	67 —	98 —	—
La Rassegna Italiana. . . . . »	84 —	93 —	142 —
Echi e Commenti . . . . »	118 —	127 —	—
Il Giornale d'Italia. . . . . »	99,90	108 —	—
Il Piccolo. . . . . »	99,90	108 —	—
La Voce d'Italia. . . . . »	43,20	51,30	—
Il Giornale d'Italia e La Voce d'Italia. . . . . . »	108,90	117 —	—
Il Valore Guerriero . . . . »	39 —	48 —	—
L'Italia Combattente . . . . »	46 —	55 —	—
Rivista di Commissariato. . . . . »	64 —	73 —	172 —
Rivista Artiglieria e Genio . . . . »	84 —	118 —	222 —

AVVERTENZE. — Gli abbonamenti si intendono soltanto per un intero anno solare. - Per modificazioni di indirizzo indicare il numero della fascetta ed inviare UNA LIRA. - Per coloro che si abbonano dopo il 15 febbraio, i fascicoli vengono inviati salvo esaurimento e con pagamento di L. 0,70 ciascuno, a titolo rimborso spese postali.

Il versamento deve effettuarsi a mezzo vaglia postale o col conto corrente n. 1/12030 intestato: Amministrazione Rivista "NAZIONE MILITARE" Via Napoli, 39 - ROMA

Saranno perseguiti a termine di legge, e denunziati per le sanzioni disciplinari al Sindacato dei giornalisti, coloro che riproducessero per le stampe, in tutto o in parte, i nostri articoli, senza citare la Rivista.

NAZIONE MILITARE



PREZZO L. 5

NAZIONE MILITARE

DIRETTORE FRANCESCO S. GRAZIOLI GENERALE D'ARMATA

12 OTT 1944
RIVISTE

Hanno collaborato:

per ***NAZIONE MILITARE:***

GUIDO BAGNANI
BRUNO CAPPUCCINI
GINO CIOTTI
ALFONSO V. GIARDINI
ILIO JORI
GIUSEPPE MORMINO
CURZIO ROMANO

per ***I CELERI:***

BRUNO BELLACHIOMA
TOMMASO CALISE
ALFONSO V. GIARDINI
GIGI ROMERSA

N. 7/8

ANNO XVIII
Luglio-Agosto 1943

SOMMARIO

"Nazione Militare"

Il proclama del Sovrano agli italiani . . . . Pag. 321
Il proclama del Maresciallo Badoglio . . . . » 321
Eroi d'Italia . . . . » 322

PANORAMI DELLA GUERRA

Sui nostri fronti (I «Bollettini Ufficiali» dal n. 1081 al n. 1131) con note di ILIO IORI . . . . Pag. 323
La campagna di Russia — ** . . . . » 329
Le vie di rifornimento all'U.R.S.S. — VARO VARANINI . . » 332

SCIENZA, TECNICA E GUERRA

Note sui collegamenti — BRUNO CAPPUCCINI. . . . . Pag. 337
Le molteplici possibilità di risorse date dal sapersi mascherare — ROCCO SILVESTRI . . . . » 344
Cinematografia didattica militare — GUIDO BAGNANI . . . . » 349
L'Aerodinamica e il volo degli uccelli — GIUSEPPE MORMINO » 353

Taccuino del Comandante . . . . Pag. 355

LA PREPARAZIONE: Fatti e insegnamenti

Schizzi panoramici speditivi — CURZIO ROMAMO . . . . . . Pag. 359
Quesiti tecnici . . . . » 362

IL CONCORSO A PREMI

I carristi a quota 731 — ALFONSO V. GIARDINI . . . . . . Pag. 366

RUBRICHE

Rassegna delle Forze Armate:
Marina — ALFONSO GALLEANI. . . . . Pag. 368
Aeronautica — CLEMENTE PREPOSITI . . . . » 369
Scrittori e lettori . . . . » 370

"I Celeri"

Autoblindo in azione — BRUNO BELLACHIOMA . . . . Pag. 374
G. U. corazzate, rottura di organizzazioni campali, sfruttamento del successo — TOMMASO CALISE . . . . » 380
Parlando di corazzati — ALFONSO V. GIARDINI . . . . . . » 384
I celeri nipponici — GIGI ROMERSA . . . . » 386
Cronache dei celeri in Africa — G. R. . . . . » 389

Prima pagina della copertina:

Il Re Imperatore, che ha ripreso il comando delle Forze Armate.

Sottocopertina dei Celeri:

Motocingolata tedesca.

Quarta pagina della copertina:

Mitragliatrici contraeree.

IL RE IMPERATORE HA ASSUNTO IL COMANDO DELLE FF. AA.

IL MARESCIALLO BADOGLIO NOMINATO CAPO DEL GOVERNO

IL PROCLAMA DEL SOVRANO AGLI ITALIANI

ITALIANI,

Assumo da oggi il comando di tutte le Forze Armate.

Nell'ora solenne che incombe sui destini della Patria ognuno riprenda il suo posto di dovere, di fede e di combattimento: nessuna deviazione deve essere tollerata, nessuna recriminazione può essere consentita.

Ogni Italiano si inchini dinanzi alle gravi ferite che hanno lacerato il Sacro Suolo della Patria.

L'Italia, per il valore delle sue Forze Armate, per la decisa volontà di tutti i cittadini, ritroverà nel rispetto delle Istituzioni che ne hanno sempre confortata l'ascesa, la via della riscossa.

ITALIANI,

sono oggi più che mai indissolubilmente unito a voi dall'incrollabile fede nell'immortalità della Patria.

Firmato: VITTORIO EMANUELE

Controfirmato: BADOGLIO

Roma, li 25 luglio 1943.

IL PROCLAMA DEL MARESCIALLO BADOGLIO

ITALIANI,

Per ordine di Sua Maestà il Re e Imperatore assumo il Governo militare del Paese con pieni poteri.

La guerra continua. L'Italia duramente colpita nelle sue provincie invase, nelle sue città distrutte, mantiene fede alla parola data, gelosa custode delle sue millenarie tradizioni.

Si serrino le file attorno a sua Maestà il Re e Imperatore, immagine vivente della Patria, esempio per tutti.

La consegna ricevuta è chiara e precisa: sarà scrupolosamente eseguita e chiunque si illuda di poterne intralciare il normale svolgimento, o tenti turbare l'ordine pubblico, sarà inesorabilmente colpito.

Viva l'Italia! Viva il Re!

Firmato:
Maresciallo d'Italia PIETRO BADOGLIO

Roma, li 25 luglio 1943.

EROI D'ITALIA
NELLE MOTIVAZIONI DELLE MEDAGLIE D'ORO

CAPITANO DI FREGATA GIUSEPPE FONTANA (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI SQUADRIGLIA TORPEDINIERE, IN NUMEROSE E DELICATE MISSIONI DI GUERRA DETTE SEMPRE PROVA DI PERIZIA E DI SERENO ARDIMENTO. NEL CORSO DI UNA RICERCA NOTTURNA, CONSEGUITO IL CONTATTO CON SOVERCHIANTI FORZE NAVALI AVVERSARIE, PORTO' CON ABILE E PRONTA MANOVRA LA SUA TORPEDINIERA ALL'ATTACCO, RIUSCENDO AD INFLIGGERE AL NEMICO SICURE PERDITE CON IL LANCIO RAVVICINATO DEI SILURI. DURANTE LA FASE DI DISIMPEGNO, DOPO CHE LA SUA UNITA' FU COLPITA DALLA VIOLENTA REAZIONE DEL FUOCO AVVERSARIO ED APPARVE IMPOSSIBILE IL TENTATIVO DI SALVARLA, DECISO A FAR PAGARE AL NEMICO IL PIU' DURAMENTE POSSIBILE LA PERDITA DELLA TORPEDINIERA, SI RIPORTO' CONTRO LA FORMAZIONE AVVERSARIA E, CON L'INTENSO TIRO DELLE SUE ARTIGLIERIE PROTRATTO FINO ALL'ESTREMO LIMITE, RIPETUTAMENTE COLPI' LE NAVI CHE NE FACEVANO PARTE. QUANDO L'AFFONDAMENTO DELLA SUA UNITA' RISULTO' IMMINENTE, DISPOSE IL SALVATAGGIO DEI SUPERSTITI, AD UNO DEI QUALI DIEDE ANCHE IL PROPRIO SALVAGENTE, RINCUORANDOLI FINO ALL'ULTIMO DAL SUO POSTO DI COMANDO CON PAROLE DI FEDE. NELL'ADEMPIMENTO DELLE PROPRIE MANSIONI DIVIDEVA CON LA SUA NAVE L'ESTREMA SORTE GLORIOSA. — CANALE DI SICILIA, 10 GENNAIO 1941.

MAGGIORE ALBERTO LITTA-MODIGLIANI - REGG.TO SAVOIA CAVALLERIA (ALLA MEMORIA).

CAVALIERE CHE AVEVA ELEVATO A NORMA DI VITA OGNI PIU' PURO IDEALE, ESAUDITO NEL SUO ARDENTE DESIDERIO DI OTTENERE UN COMANDO DI TRUPPA, TRASFONDEVA NEL GRUPPO DI SQUADRONI AI SUOI ORDINI, L'INCROLLABILE FEDE CHE LO ANIMAVA. IN GIORNATA DI CRUENTA, VIOLENTISSIMA BATTAGLIA, NELLA QUALE L'INTERO REGGIMENTO ERA DURAMENTE IMPEGNATO, ALLA TESTA DEI SUOI CAVALIERI, ATTACCAVA CON INDOMITO SLANCIO IL NEMICO IN FORZE SOVERCHIANTI. CADUTI TUTTI I COMPONENTI IL SUO SEGUITO, AVUTO UCCISO IL PROPRIO CAVALLO E GRAVEMENTE FERITO EGLI STESSO, CON SINGOLARE VALORE SI FACEVA RIMETTERE IN SELLA AD ALTRO CAVALLO E PROSEGUIVA NELL'EPICA CARICA. STREMATO DI FORZE, SI ABBATTEVA POI AL SUOLO, MA TROVAVA ANCORA L'ENERGIA PER DARE AI PROPRI CAVALIERI, SCIABOLA ALLA MANO, L'ULTIMO OBIETTIVO D'ATTACCO E DIRIGERE IL FUOCO DI UN GRUPPO DI APPIEDATI. UNA RAFFICA NEMICA LO COLPIVA AL CUORE NEL MOMENTO IN CUI LE ULTIME RESISTENZE AVVERSARIE CADEVANO SOTTO L'IMPETO DEGLI SQUADRONI DA LUI SUPERBAMENTE PREPARATI E GUIDATI. PURA ED ESPRESSIVA FIGURA DI SOLDATO ITALIANO CHE INDISSOLUBILMENTE LEGA ALL'ANTICO STENDARDO DEL REGGIMENTO IL PROPRIO NOBILISSIMO NOME. - QUOTA 213,5 di ISBUSCHENSKJ (FRONTE RUSSO), 24 AGOSTO 1942.

1° SENIORE LUIGI GAVAZZI FU GIOVANNI - 164° BATT. CC. NN. (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI BATTAGLIONE CC. NN. E VICE COMANDANTE DELLA DIFESA DI UOLCHEFIT, PUR DEBILITATO DA GRAVE MALE, DAVA IN OGNI DIFFICILE CONTINGENZA, FULGIDISSIMO ESEMPIO DI PURA FEDE, DI SACRO ENTUSIASMO E DI PREZIOSA, INTELLIGENTE ATTIVITA' PIU VOLTE INVOCAVA L'ONORE DI CIMENTARSI IN CAMPO APERTO CONTRO LE SOVERCHIANTI FORZE NEMICHE, ED IL 13 LUGLIO, AL COMANDO DI UNA COLONNA DI NAZIONALI OPERANTE NELLA ZONA DI AMBERCO, ASSOLVEVA TALE COMPITO CON PIENO SUCCESSO IN VIRTU' DEL SUO GRANDE ARDIMENTO E SUBLIME SPREZZO DEL PERICOLO. IL 1° AGOSTO, PER QUANTO SOFFERENTE, ASSUMEVA IL COMANDO DI ALTRA COLONNA ALL'ASSALTO DI GIRAMBA, ED ESSENDO STATO IL CRUENTO ATTACCO FRUSTRATO DALLE MINE E DAI RETICOLATI NEMICI, SAPEVA DISIMPEGNARSI BRILLANTEMENTE MALGRADO LE SOPRAGGIUNTE MASSE AVVERSARIE MINACCIANTI PERICOLOSAMENTE SUL FIANCO. TRASCINAVA POI DI NUOVO I SUOI UOMINI AD UN FURIOSO CONTRATTACCO, RIUSCENDO COSI' A RISTABILIRE LA SITUAZIONE. MINATO NELLA MALFERMA SALUTE DALLE FATICHE E DAI DISAGI, E COLPITO DA FULMINEO INESORABILE MORBO, ASCENDEVA POI AL CIELO DEGLI EROI. SPIRITO ELETTO DI SOLDATO PIU' VOLTE DECORATO AL VALORE, SQUADRISTA DI PURISSIMA FEDE, FU COL SUO SACRO ENTUSIASMO, L'ANIMA DELLA DIFESA DI QUEL LONTANO LEMBO DI TERRA ITALIANA. — UOLCHEFIT (A.O.I.), APRILE-AGOSTO 1941.

TENENTE DI ARTIGLIERIA ALDO MARIA SCALISE DELLA DIVISIONE CORAZZATA "ARIETE,, (ALLA MEMORIA).

COMANDANTE DI SEZIONE SEMOVENTE, DURANTE L'ATTACCO CONTRO MUNITE POSIZIONI FORTIFICATE, DI PROPRIA INIZIATIVA, PENETRAVA D'IMPETO NELLE PRIME LINEE AVVERSARIE. CON ABILE, ARDITA MANOVRA E CON PRECISO TIRO DI INFILATA, RIDUCEVA AL SILENZIO NUMEROSE POSTAZIONI DI ARMI ANTICARRO INSIDIOSAMENTE SISTEMATE NEL TERRENO. FERITO GRAVEMENTE, PERSISTEVA NELLA PROPRIA AZIONE, CHE APRIVA LA VIA DEL SUCCESSO AL PROPRIO GRUPPO ED AI REPARTI CORAZZATI DELLA SUA DIVISIONE. FERITO MORTALMENTE AL PETTO UNA SECONDA VOLTA MENTRE ANCORA DIRIGEVA IL FUOCO, RIVOLGEVA, IN UNO SFORZO SUPREMO, PAROLE DI INCITAMENTO AL PROPRIO EQUIPAGGIO. CHIUDEVA COSI' LA PROPRIA ESISTENZA DI PRODE SOLDATO, ILLUMINANDO DI GLORIA CON IL SUO SACRIFICIO LA NUOVA ARTIGLIERIA CORAZZATA ITALIANA. — RUGHET EL ATASC (AFRICA SETTENTRIONALE) 27 MAGGIO 1942.

VICEBRIGADIERE RR. CC. ORECCHIONI LUIGI.

ALLA VIGILIA DELLA CAMPAGNA CONTRO LA SOMALIA INGLESE RIFIUTAVA UN URGENTE INTERVENTO CHIRURGICO PER SEGUIRE IL SUO REPARTO, DA LUI GUERRESCAMENTE ADDESTRATO, AL BATTESIMO DEL FUOCO.

VICE COMANDANTE DI UNA BANDA P. A. I. IN ASPRO LUNGO E VIOLENTO COMBATTIMENTO CONTRO FORZE AVVERSARIE SUPERIORI PER NUMERO E PER MEZZI BELLICI GUIDAVA LA SUA MEZZA BANDA, ATTRAVERSO UNA CORTINA DI FUOCO, CON LEONINO CORAGGIO E SUPERBO SPREZZO DEL PERICOLO, SU SUCCESSIVE MUNITISSIME POSIZIONI NEMICHE. FERITO AD UN BRACCIO SDEGNAVA QUALSIASI ASSISTENZA.

CON RADDOPPIATO ARDORE, CON AZIONE PERSONALE ASSALTAVA A BOMBE A MANO UN CENTRO DI RESISTENZA NEMICO DOTATO DI DUE ARMI AUTOMATICHE. INVESTITO A BRUCIAPELO DA UNA RAFFICA DI MITRAGLIATRICE, CADEVA PER RIALZARSI MORENTE A LANCIARE ANCORA UNA BOMBA CONTRO IL NEMICO, QUALE SUO ESTREMO ATTO DI DEDIZIONE, PER APRIRE ALLE ARMI DELLA PATRIA, LA VIA DELLA VITTORIA. AGLI ASCARI ACCORSI IN SUO SOCCORSO CON GLI ULTIMI ANELITI RIVOLGEVA PAROLE DI INCITAMENTO A PERSEVERARE NELL'AVANZATA, DI AUGURIO E DI FEDE PER LA PATRIA ED AL CORPO AI QUALI DAVA IN OLOCAUSTO LA PROPRIA GIOVINEZZA. ESEMPIO MIRABILE DI VIRTU' MILITARI, DI SUBLIME SENTIMENTO, DI DEDIZIONE AL DOVERE E DI AMOR PATRIO. — LA FARUK 17 AGOSTO 1940.

I «Bollettini Ufficiali» dal n. 1081 al n. 1131

1081 11-5-1943 Sul fronte meridionale tunisino, i rinnovati attacchi britannici contro le posizioni tenute dalla nostra 1ª Armata, sono stati infranti dalla tenacissima resistenza delle truppe dell'Asse, che, con violenti contrassalti, incuranti della minaccia portata a tergo del loro schieramento, hanno annullato ogni vantaggio inizialmente conseguito dall'avversario.

Nelle azioni di questi ultimi giorni, si è distinta per slancio e valore la Divisione «Giovani Fascisti».

A sud-est di Tunisi, colonne nemiche di fanteria e carri carmati, proseguendo l'avanzata, hanno raggiunto dopo duri combattimenti sostenuti con le forze italo-germaniche, la costa sudorientale della penisola di Capo Bon.

I porti di Algeri e di Gabes sono stati efficacemente bombardati.

Incursioni aeree hanno avuto luogo su Trapani Porto Empedocle e Pantelleria: si segnalano danni non rilevanti. Dalle artiglierie contraeree sono stati abbattuti sette quadrimotori americani, quattro a Trapani, uno a Messina e due su Pantelleria. Altri due quadrimotori e otto caccia precipitavano in mare, ad opera di cacciatori tedeschi, a sud della Sicilia.

1082 12-5-1943 Schierata ancora sulle posizioni a sud della penisola di Capo Bon, raggiunta alle spalle dalle truppe avversarie provenienti dal nord e martellata dall'aviazione, la nostra 1ª Armata — contro la quale si sono anche ieri frantumati gli attacchi dell'8ª Armata britannica — combatte strenuamente, con i suoi reparti italo-germanici, e contrattacca con indomito valore.

Una proposta di resa, avanzata dal generale Freyberg, è stata respinta dal generale Messe, comandante della 1ª Armata.

In altre zone del fronte tunisino truppe dell'Asse, ultimate le munizioni, hanno dovuto cessare la lotta.

Catania, Marsala, il territorio di Trapani e l'isola di Pantelleria sono state bombardate da formazioni di quadrimotori; notevoli danni a Catania e Marsala.

Colpiti dal tiro delle batterie contraeree 8 velivoli precipitavano in mare: 2 a sud di Catania, 1 a Mazzara del Vallo (Trapani) e 5 a Pantelleria; altri 14 apparecchi risultano abbattuti in duelli aerei: 9 dalla caccia germanica e 5 da nostri cacciatori.

1083 13-5-1943 La 1ª Armata italiana, cui è toccato l'onore della ultima resistenza dell'Asse in terra d'Africa, ha cessato stamani, per ordine del DUCE, il combattimento.

Sottoposta all'azione concentrica ed ininterrotta di tutte le forze anglo-americane terrestri ed aeree, esaurite le munizioni, priva ormai di ogni rifornimento, essa aveva ancora ieri validamente sostenuto con il solo valore delle sue fanterie, l'urto nemico.

È così finita la battaglia africana durata, con tante alterne vicende, trentacinque mesi.

Nelle ultime lotte, durante le quali tutti i nostri reparti — e quelli germanici a loro fianco schierati — si sono battuti in sublime spirito di cameratesca emulazione, le artiglierie di ogni specialità e il raggruppamento esplorante corazzato cavalleggeri «Lodi» davano come sempre splendida prova.

L'eroico comportamento dei nostri soldati che, sotto la guida del Maresciallo d'Italia Giovanni Messe, hanno nella lunga battaglia assolto tutti i compiti loro commessi e conquistato nuova gloria alle proprie bandiere, riconsacra nel sangue e nel sacrifizio la certezza dell'avvenire africano della Nazione.

1084 14-5-1943 Nostri reparti aerei hanno attaccato, con efficaci azioni notturne, i porti di Bona, Bougie e Sfax.

Un sommergibile nemico è stato affondato nel Tirreno da una unità germanica che ha catturato parte dell'equipaggio.

Nella giornata di ieri plurimotori avversari effettuavano incursioni sulle città di Napoli, Reggio Calabria, Cagliari, Messina e Augusta facendo vittime e causando danni, particolarmente ingenti a Cagliari per due volte bombardata. Il fuoco delle artiglierie, contraeree distruggeva tre apparecchi nel cielo calabro, uno a Porto Empedocle ed uno a Messina. Sette altri velivoli venivano abbattuti in combattimento da cacciatori italiani e germanici: 5 a Cagliari 2 ad Augusta.

1085 15-5-1943 Nel corso di un attacco notturno contro il Porto di Bona, velivoli da combattimento germanici hanno colato a picco una petroliera e danneggiato un mercantile di medio tonnellaggio.

Civitavecchia, Palermo, Sassari, e varie altre località della Sardegna, sono state ieri obiettivo di bombardamenti aerei nemici. Sono segnalate vittime tra le popolazioni, specie a Civitavecchia.

Nove apparecchi venivano distrutti dalle artiglierie contraeree della Sardegna, due da quelle di Palermo.

Sulle coste orientali della Sardegna nostri cacciatori, intercettata una formazione avversaria abbattevano 2 bimotori.

1086 16-5-1943 Velivoli dell'Asse hanno nuovamente bombardato il porto di Bona.

Un'incursione è stata compiuta, nelle prime ore di questa notte, da una formazione nemica sulla città di Trapani: di limitata entità i danni segnalati. Quattro aerei venivano abbattuti dalle artiglierie della difesa.

1087 17-5-1943 Porti dell'Algeria sono stati attaccati con buoni risultati, da formazioni italiane e germaniche.

Stanotte Roma è stata sorvolata da aerei nemici che hanno poi sganciato bombe sulla zona di Ostia: qualche danno ed alcuni feriti.

1088 18-5-1943 Nostri aerosiluranti, in ricognizione offensiva lungo le coste dell'Africa settentrionale, siluravano un incrociatore leggero nella rada di Bougie ed un piroscafo di medio tonnellaggio in navigazione.

Una formazione nemica ha lanciato bombe su Alghero (Sassari) causando il crollo di alcune abitazioni civili e facendo vittime tra la popolazione. Due apparecchi sono stati abbattuti dalle artiglierie della difesa.

Un velivolo avversario veniva pure distrutto in Mediterraneo da una corvetta tedesca, mentre un altro, colpito dalle batterie contraeree, precipitava nelle acque dello Stretto di Messina.

1089 19-5-1943 Un convoglio in navigazione lungo le coste algerine è stato attaccato da nostri aerosiluranti che colpivano tre piroscafi di grosso tonnellaggio: uno di questi, da 10.000 tonnellate, è da ritenere affondato.

Formazioni avversarie hanno effettuato azioni di mitragliamento su alcune località della Calabria e bombardato Porto Empedocle, Trapani e l'isola di Pantelleria. I danni risultano di limitata importanza; non sono ancora segnalate le perdite.

Durante tali incursioni il nemico ha perduto ad opera della caccia e delle artiglierie della difesa, 27 apparecchi: 4 a Porto Empedocle, 14 a nord-ovest di Trapani e 9 a Pantelleria.

1090 20-5-1943 Nostri velivoli hanno proseguito con successo l'azione contro il convoglio navigante lungo le coste algerine: due piroscafi di medio tonnellaggio, colpiti da siluri, sono da considerarsi affondati, mentre un terzo da 10.000 tonnellate risulta gravemente danneggiato.

I porti di Sfax, Orano e Djidjelli sono stati efficacemente attaccati da bombardieri dell'Asse.

Alcune vittime e lievi danni venivano causati a Trapani e nella regione del Campidano (Cagliari) da formazioni avversarie che, decisamente impegnate in combattimento dalla caccia italo-germanica, subivano complessivamente la perdita di 13 apparecchi: Un quadrimotore era inoltre distrutto dalle batterie contraeree nel canale della Sicilia.

1091 21-5-1943 Nostri velivoli hanno bombardato nella notte scorsa gli impianti portuali di Biserta e silurato nelle acque tunisine un cacciatorpediniere.

L'aviazione nemica effettuava ieri incursioni su Grosseto, Messina, Pantelleria e su località della Sardegna.

Dalle batterie dell'isola di Pantelleria venivano distrutti sette apparecchi; un altro, pure raggiunto dal tiro contraereo, precipitava in mare nei pressi di Augusta.

Nel cielo della Sardegna cacciatori italiani abbattevano in combattimento un quadrimotore e due bimotori ed egual sorte subivano ad opera della caccia germanica, due altri aerei avversari.

1092 22-5-1943 Un convoglio nemico è stato attaccato, presso le coste della Tunisia, da nostri aerosiluranti e bombardieri notturni: una petroliera di oltre 5000 tonnellate e un piroscafo raggiunti da siluri, venivano affondati; un'altra unità probabilmente petroliera, colpita da bombe si incendiava.

Velivoli da combattimento tedeschi sganciavano bombe sugli aerodromi di Malta provocando vasti incendi; 2 « Spitfire » risultano abbattuti dalla caccia di scorta.

Formazioni aeree avversarie hanno agito su località dello stretto di Messina, della Sicilia, Sardegna e su Pantelleria; notevoli danni agli abitati di Messina e di Reggio Calabria dove una bomba centrava il brefotrofio.

L'avversario ha perduto 27 velivoli: 19 ad opera della caccia italo-germanica, 8 distrutti dalle batterie contraeree dei quali 2 sulla Sardegna, 3 a Pantelleria e 3 a Messina.

1093 23-5-1943 Nuovi colpi sono stati portati dalla nostra arma aerea alla navigazione nemica lungo le coste algero-tunisine: centrati da siluri, un mercantile da 8.000 tonnellate colava a picco ed una petroliera di eguale tonnellaggio esplodeva inabissandosi. Venivano inoltre colpiti un piroscafo da 7.000 tonnellate, e nel Mediterraneo centrale un cacciatorpediniere.

Incursioni avversarie su centri della Sicilia hanno causato limitato numero di vittime e danni di non grande rilievo; risultano complessivamente abbattuti nel cielo dell'isola 26 apparecchi; 16 dalla caccia italo-germanica e 10 dalle artiglierie contraeree.

1094 24-5-1943 I porti di Biserta e di Djidjelli sono stati attaccati, con buoni risultati, dall'aviazione dell'Asse.

Formazioni nemiche hanno effettuato ripetute azioni di bombardamento sulle isole di Pantelleria e Lampedusa e sulla città di Messina il cui centro urbano ha subito danni notevoli: in corso di accertamento le perdite della popolazione.

Le batterie contraeree delle due isole distruggevano sei apparecchi; venivano inoltre abbattuti dalla caccia germanica, 2 « Spitfire » su Malta e un bimotore a sud della Sardegna.

Dalle operazioni degli ultimi giorni, 4 nostri velivoli non sono ritornati alle basi.

1095 25-5-1943 Velivoli italiani hanno raggiunto in lungo difficile volo ed efficacemente battuto obiettivi militari del Sudan e dell'Africa orientale italiana.

I porti di Djidjelli e di Bona sono stati bombardati da formazioni germaniche: un mercantile, gravemente colpito, è da ritenere affondato.

Azioni aeree nemiche sulle due coste dello stretto di Messina, su Catania e su varie località della Sardegna hanno causati danni limitati, più sensibili a Reggio Calabria.

La nostra caccia, impegnatasi in aspri combattimenti, abbatteva sul cielo della Sicilia e della Sardegna otto bombardieri; dieci altri apparecchi avversari erano distrutti dalle batterie contraeree.

1096 26-5-1943 Una nostra formazione di aerosiluranti, in ricognizione offensiva lungo le coste algerine, ha intercettato un convoglio nemico scortato da aerei da caccia; due piroscafi di medio tonnellaggio venivano affondati ed un terzo gravemente danneggiato.

Velivoli italiani e germanici hanno bombardato il porto di Biserta.

L'aviazione avversaria ha effettuato ieri incursioni su varie località della Sicilia, sull'isola di Pantelleria e su alcuni centri della Sardegna. La città di Messina è stata ripetutamente attaccata subendo danni gravi specie nella zona centrale. In corso di accertamento le vittime fra la popolazione.

Risultano complessivamente abbattuti 44 apparecchi: 15 dai nostri cacciatori del 1° stormo e del 161° gruppo C. T., 8 dalla caccia germanica e 21 dalle batterie contraeree di cui 7 a Pantelleria.

In base ad ulteriori precisazioni pervenute debbono aggiungersi alle perdite nemiche, segnalate nel Bollettino di ieri, 12 velivoli: 4 ad opera delle artiglierie della difesa su Olbia (Sassari) e 8 in combattimento dai nostri cacciatori nel cielo della Sardegna. Il maggior numero degli aerei abbattuti, è caduto in mare; fra gli altri: 8 del tipo « Fortezze volanti » presso le isole Eolie, 2 del tipo « Liberator » a sud di Capo Spartivento, 3 a sud-est di Bova Marina (Reggio Calabria), 1 a sud-est di Alì Marina (Messina).

1097 27-5-1943 Nella notte sul 26 aerosiluranti italiani, avvistato un convoglio avversario navigante nelle acque del Mediterraneo orientale con forte scorta, lo attaccavano colpendo gravemente con siluro un cacciatorpediniere. Nella stessa notte aerei da bombardamento hanno battuto la rotabile e la linea ferroviaria fra Marsa Matruk e El Dabà.

Velivoli nemici hanno agito su varie località della Sardegna e su Pantelleria senza causar danni di rilievo: sei apparecchi sono stati abbattuti dalle artiglierie contraeree italo-germaniche; altri due dalla caccia.

1098 28-5-1943 Velivoli italiani e germanici hanno agito sui porti di Biserta e di Susa centrando con bombe mezzi da sbarco ed una piccola petroliera.

Nel corso di ripetute incursioni effettuate dall'avversario sull'isola di Pantelleria, che non causavano vittime nè danni, le artiglierie della difesa distruggevano 5 apparecchi.

Altri attacchi aerei compiuti su località della Sardegna e della Sicilia, danneggiavano qualche fabbricato.

La nostra caccia abbatteva in combattimento 2 aerei mentre 2 bombardieri precipitavano raggiunti dal tiro delle batterie della difesa nei pressi di S. Antioco e Decimomannu.

Due nostri cacciatori non sono rientrati alla base.

1099 29-5-1943 Formazioni aeree dell'Asse hanno bombardato i porti di Susa e di Bona colpendone efficacemente gli impianti.

Livorno, Foggia, la zona di Lucera e località della Sicilia sono state attaccate dall'aviazione nemica con lancio di bombe ed azioni di mitragliamento. Rilevanti i danni ad edifici pubblici e fabbricati civili, con numerose vittime, in Livorno; meno sensibili le perdite e d i danni negli altri centri abitati.

In tali incursioni 15 apparecchi avversari risultano abbattuti: 4 dalla nostra caccia nel cielo di Livorno, 4 da quella germanica in Sicilia, 7 dalle artiglierie contraeree dei quali 2 a Livorno, 1 su Pantelleria, 1 a Porto Empedocle, 2 a Castelvetrano e 1 a Marsala.

1100 30-5-1943 Bombardieri pesanti germanici sganciavano questa notte sul porto di Biserta bombe di medio e grosso calibro.

L'isola di Pantelleria è stata ripetutamente attaccata da velivoli nemici, 12 dei quali risultano distrutti dalle batterie contraeree.

Sono stati pure bombardati, senza danni di rilievo S. Antioco e i dintorni di Cagliari; le artiglierie della difesa hanno abbattuto 2 velivoli caduti uno in mare l'altro presso Mercuredda.

In combattimento con nostri cacciatori uno « Spitfire » precipitava al suolo presso Trapani.

1101 31-5-1943 Formazioni aeree nemiche sganciavano ieri numerose bombe sulla città di Napoli, che ha subito la settantesima incursione, su località della Sardegna e delle provincia di Foggia, Bari, Potenza. Notevoli danni ad edifici pubblici e privati in Napoli dove 6 quadrimotori venivano abbattuti: 3 dalla nostra caccia, uno da quella germanica, e 2 dalle artiglierie contraeree.

In azioni condotte contro l'isola di Pantelleria l'avversario perdeva altri 9 apparecchi colpiti dalle batterie della difesa; un altro precipitava in mare ad opera di nostri cacciatori.

1102 1-6-1943 Nel porto di Susa bombe lanciate da aerei germanici hanno suscitato vasti incendi.

Incursioni sono state compiute dall'aviazione avversaria su Foggia, Augusta, Pantelleria, Cagliari e provincia: danni notevoli a Foggia, in corso di accertamento a Cagliari.

Il nemico ha perduto in tali azioni 20 apparecchi: 9 abbattuti dai cacciatori italiani e tedeschi nel cielo sardo e sulla Sicilia. 11 distrutti dalle batterie contraeree di cui 4 a Pantelleria, 2 ad Augusta e 5 in Sardegna.

1103 2-6-1943 Una formazione navale nemica ha iniziato nel pomeriggio di ieri azione di bombardamento contro Pantelleria; la pronta reazione delle nostre artiglierie ha obbligato le unità avversarie ad interrompere il bombardamento. Un cacciatorpediniere della formazione risulta gravemente danneggiato

Incursioni aeree condotte a più riprese contro l'isola hanno causato gravi danni agli abitati.

Sui dintorni di Napoli, su Paola e località della Sicilia e della Sardegna aerei nemici hanno sganciato bombe; lievi danni, qualche vittima.

La nostra caccia abbatteva, in combattimento sopra la Sardegna, 3 velivoli; altri 9 apparecchi precipitavano colpiti dal tiro delle artiglierie contraeree: 3 nel mare di Pantelleria, 3 al largo di Olbia (Sassari) e 3 nei pressi di Marsala.

1104 3-6-1943 Contro Pantelleria il nemico ha rinnovato azioni di bombardamento aereo e navale: un velivolo è stato abbattuto dalle artiglierie dell'isola.

Due altri apparecchi, oltre a quelli ieri segnalati, risultano distrutti presso Porto Torres e S. Antioco dalle batterie contraeree della Sardegna.

1105 4-6-1943 Al largo di Capo Bon (Tunisia) bombardieri germanici attaccavano, nel tardo pomeriggio di ieri, un convoglio affondando un piroscafo ed incendiandone un secondo.

È continuata l'offensiva aerea nemica contro l'isola di Pantelleria le cui artiglierie hanno distrutto 2 apparecchi. Due altri sono stati abbattuti in combattimento dalla caccia italo-germanica.

Azioni di spezzonamento e di mitragliamento effettuate da velivoli avversari lungo le coste calabre e sarde, causavano qualche vittima e danni di lieve entità.

1106 5-6-1943 L'aviazione dell'Asse ha bombardato questa notte il porto di Algeri.

Su Pantelleria, nel corso di violenti attacchi aerei, 4 velivoli sono stati distrutti dalle artiglierie.

Una duplice incursione avversaria causava danni e vittime nei dintorni di Taranto ove un « Liberator » precipitava colpito dal fuoco della difesa.

Batterie contraeree, entrate in azione contro una formazione nemica che sorvolava il territorio della provincia di Trapani, abbattevano con aggiustato tiro 4 apparecchi. Un altro bimotore s'inabbissava in mare, nei pressi dell'isola di Favignana, in seguito a combattimento con la nostra caccia.

Nel cielo di Malta cacciatori germanici hanno abbattuto uno « Spitfire ».

1107 6-6-1943 Unità navali hanno effettuati azioni di fuoco contro l'isola di Pantelleria, ripetutamente e violentemente bombardata anche dalla aviazione avversaria.

Incursioni nemiche su La Spezia e su località della provincia di Cagliari facevano qualche vittima e causavano danni limitati. Sono stati abbattuti nel corso della giornata, 10 velivoli: 3 dalla caccia e uno dal tiro contraereo in Sardegna, uno dalla caccia e 3 delle batterie a Pantelleria, uno dai cacciatori e uno dalle artiglierie alla Spezia.

Durante un attacco aereo contro nostre isole dell'Egeo, un apparecchio, colpito ed incendiato dal fuoco della difesa, precipitava in mare.

1108 7-6-1943 In Mediterraneo un sommergibile nemico è stato affondato da mezzi della R. Marina.

Plurimotori avversari hanno bombardato Messina, Reggio Calabria, ed altre minori località dello stretto. Nostri cacciatori impegnavano la formazione abbattendo 4 quadrimotori: un quinto precipitava raggiunto dal tiro contraereo.

Anche ieri Pantelleria è stata obiettivo di reiterate incursioni nel corso delle quali, ad opera della caccia e delle batterie della difesa, 7 velivoli venivano distrutti.

In combattimento con cacciatori tedeschi, il nemico ha perduto altri 9 bombardieri a sud della Sicilia ed uno « Spitfire » sull'isola di Linosa (Lampedusa).

Dalle operazioni della giornata 3 nostri aerei non sono ritornati alle basi.

1109 8-6-1943 Al largo di Bona nostri aerosiluranti hanno attaccato un convoglio scortato incendiando un piroscafo da 5.000 tonnellate e colpendo un'altra grossa unità.

Un tentativo di sbarco effettuato da elementi britannici contro l'isola di Lampedusa è stato prontamente respinto dalla nostra difesa, che ha affondato alcuni mezzi navali del nemico.

Il presidio di Pantelleria, reagendo con immutato valore all'ininterrotta azione aerea nemica, ha ieri distrutto 6 velivoli; altri 3 apparecchi precipitavano a seguito di combattimenti impegnati, nel cielo dell'isola, con la caccia germanica.

Su Messina e sui dintorni di Trapani bombardieri avversari compivano incursioni che causavano sensibili danni; in corso di accertamento le perdite. Le artiglierie della difesa abbattevano un apparecchio a Messina e 4 a Trapani caduti 2 presso il semaforo di S. Teodoro e 2 a sud di Favignana.

1110 9-6-1943 Il presidio dell'isola di Pantelleria, che durante la giornata di ieri ha subito ininterrotto attacco aereo, non ha risposto all'intimazione di resa fatta dal nemico.

L'isola è stata anche bombardata violentemente

da una grossa formazione navale: una unità nemica è stata colpita da nostri velivoli d'assalto.
Durante gli attacchi aerei sono stati distrutti 5 velivoli nemici dalle batterie contraeree e 10 dai cacciatori del 53° stormo.
Sulle coste meridionali della Sicilia la caccia tedesca abbatteva due « Spitfire ».
Un'incursione avversaria su Carbonia e dintorni causava il crollo di qualche fabbricato e alcuni incendi; si deplorano pochi feriti. Colpiti dalla reazione contraerea, 2 apparecchi cadevano l'uno a Calasetta e l'altro a S. Antioco (Cagliari).

1111 10-6-1943 Sono ieri continuate le azioni aeree avversarie su Pantelleria: nel cielo dell'isola 6 apparecchi venivano abbattuti dalla nostra caccia, 5 da quella germanica.
Formazioni di plurimotori hanno bombardato località dei dintorni di Catania facendo vittime tra la popolazione civile e causando danni limitati: 2 quadrimotori, colpiti dai nostri cacciatori, precipitavano in mare.
Dalle operazioni degli ultimi due giorni 4 nostri velivoli non sono rientrati.

1112 11-6-1943 Poderose formazioni avversarie di bombardieri e di caccia si sono susseguite ininterrottamente, ieri e questa notte, su Pantelleria il cui presidio, quantunque martellato dall'azione di un migliaio di apparecchi, ha fieramente lasciato senza risposta una nuova intimazione di resa.
Cacciatori del 53° stormo e 150° gruppo arditamente impegnatisi contro forze numericamente superiori, abbattevano in accaniti combattimenti 12 velivoli; pure nel cielo dell'isola 8 aerei venivano distrutti dall'aviazione germanica che inoltre, nei pressi di Capo Bon intercettava e faceva precipitare in mare 2 « Curtiss ».
Al largo di Capo Bianco (Tunisia), nostri aerosiluranti hanno attaccato un convoglio colpendo un piroscafo da 3000 tonnellate.
Sette nostri velivoli non hanno fatto ritorno dalle operazioni della giornata.
Un apparecchio nemico che aveva tentato di effettuare un'azione di mitragliamento contro alcune motovedette lungo la costa calabra è stato abbattuto dalle artiglierie della difesa.

1113 12-6-1943 Pantelleria, sottoposta a massiccie azioni aeree e navali di potenza e frequenza senza precedenti, privata di ogni risorsa idrica per la popolazione civile, è stata ieri costretta a cessare la resistenza.
L'offesa aerea e navale dell'avversario si è rinnovata sul piccolo presidio di Lampedusa che ha respinto l'intimazione di resa e resiste eroicamente.

1114 13-6-1943 L'isola di Lampedusa, martellata da ininterrotto bombardamento aeronavale, ha dovuto desistere dall'impari lotta.
Nel Canale di Sicilia, formazioni navali venivano attaccate da velivoli germanici che colavano a picco un trasporto da 8.000 tonnellate, 14 mezzi da sbarco e danneggiavano gravemente 3 incrociatori, 14 minori unità da guerra e 8 mercantili. In combattimento contro la scorta aerea, cacciatori tedeschi abbattevano 4 apparecchi.
Riuscite azioni notturne sono state condotte da nostri aerosiluranti contro un convoglio nelle acque della Cirenaica e contro naviglio alla fonda nel golfo di Philippeville: 3 piroscafi, uno di grosso e due di medio tonnellaggio, risultano colpiti.
Incursioni avversarie su Reggio Calabria, Catania e Palermo causavano perdite alla popolazione civile e danni di limitato rilievo agli abitanti. Batterie della difesa di Trapani distruggevano un bimotore.

1115 14-6-1943 Nel corso di ripetuti attacchi contro il traffico nemico nel canale di Sicilia e lungo le coste tunisine, velivoli italiani e germanici affondavano un mercantile e ne danneggiavano tre altri.
Cinque apparecchi sono stati abbattuti in combattimento da cacciatori dell'Asse: due su Pantelleria, tre nel cielo della Sicilia.
Formazioni di quadrimotori hanno bombardato i dintorni di Messina e di Catania: non gravi i danni segnalati, limitato il numero delle vittime: due degli aerei partecipanti alle incursioni precipitavano colpiti dal tiro delle artiglierie della difesa di Messina: uno tra Gazzi e Contesse e l'altro a nord-ovest di Orto Liuzzo.

1116 15-6-1943 Nel Mediterraneo occidentale un nostro sommergibile, comandato dal tenente di vascello Luigi Andreotti da La Spezia, ha effettuato un duplice ardito attacco in superficie contro un convoglio fortemente scortato colpendo 2 piroscafi da circa 10.000 tonnellate di cui uno risulta affondato.
L'arma aerea germanica attaccava obiettivi navali nelle acque di Pantelleria colpendo con bombe un mezzo da sbarco e 6 navi da trasporto di medio tonnellaggio.
L'aviazione avversaria, che ha agito ieri su Castelvetrano, perdeva 6 apparecchi dei quali 3 su Pantelleria ed uno su Capo Spartivento in combattimento, uno nella zona di Castelvetrano ad opera delle artiglierie contraeree, uno precipitatato in fiamme nei dintorni di Marsala.
Velivoli britannici hanno mitragliato motovelieri greci nei pressi delle isole Jonie: impegnati dalla caccia tedesca, 2 « Bristol Blenheim » venivano abbattuti.

1117 16-6-1943 Lungo le coste dell'Algeria un convoglio nemico veniva attaccato da nostri aerosiluranti che colavano a picco un piroscafo da 15.000 tonnellate e ne danneggiavano gravemente un secondo da 5.000.
Formazioni germaniche hanno nuovamente agito in prossimità di Pantelleria contro mezzi da sbarco avversari affondandone alcuni e colpendone altri.
Località dei dintorni di Palermo e delle provincie di Trapani e Agrigento sono state ieri obiettivo di azioni aeree di bombardamento e mitragliamento, che causavano qualche perdita tra la popolazione civile e facevano danni di limitata entità.
Risultavano complessivamente abbattuti nel cielo della Sicilia 23 apparecchi, tra i quali numerosi plurimotori: 5 dalla caccia italiana, 7 da quella germanica e 11 dalle artiglierie della difesa.

1118 17-6-1943 Velivoli germanici da combattimento hanno attaccato il porto di Pantelleria. Limitate azioni di offesa aerea sono state compiute dal nemico su alcuni minori centri della Campania, della Calabria e della Sicilia, senza causare danni apprezzabili.
A sud-ovest di Sciacca (Agrigento) 2 apparecchi venivano abbattuti in mare da nostri cacciatori.

1119 18-6-1943 Sulle attrezzature del porto di Djidjelli formazioni aeree germaniche hanno sganciato numerose bombe.
L'aviazione nemica ha ieri agito su località della Sicilia, della Calabria e su piccoli centri della zona del Vesuvio tra cui Pompei: danni limitati. Uno « Spitfire » è stato abbattuto dalla nostra caccia nei dintorni di Comiso.

1120 19-6-1943 In riuscite azioni notturne lungo le coste algerine, nostri aerosiluranti hanno affondato un piroscafo da 6000 tonnellate danneggiandone gravemente un altro di eguale stazza.
Navi alla fonda nell'avamporto di Pantelleria sono state ieri attaccate da velivoli germanici che centravano un mercantile da 5000 tonnellate e colpivano un cacciatorpediniere. Sulla rotta di ritorno un bombardiere nemico veniva abbattuto.
Formazioni aeree avversarie ed apparecchi isolati hanno bombardato e mitragliato centri urbani e località in Sardegna, Sicilia, Calabria e Campania. In tali incursioni il nemico ha perduto 27 apparecchi dei quali 6 a Trapani ad opera delle artiglierie della difesa, 4 colpiti dalle batterie contraeree di Olbia e 17 abbattuti dalla caccia dell'Asse dei quali 15 sulla Sardegna e 2 a Messina. Alcuni degli equipaggi sono stati catturati.

1121 20-6-1943 L'intensificato traffico nemico sulle rotte dell'Africa settentrionale è stato nuovamente ostacolato da nostri reparti aerosiluranti che, al largo di Bona, colavano a picco un piroscafo da 10.000 tonnellate e ne colpivano due altri per complessive 17.000.
Bombardieri italiani e germanici hanno agito con visibili risultati sui porti di Biserta e di Pantelleria.
La fascia costiera calabra, fra Villa San Giovanni e Reggio, e la città di Messina sono state ieri attaccate da forti formazioni di quadrimotori. Due apparecchi venivano abbattuti presso Messina dalle artiglierie contraeree e uno a Reggio dalla nostra caccia, che distruggeva inoltre un ricognitore avversario nel cielo della Sardegna.

1122 21-6-1943 Nel corso di attacchi contro un convoglio fortemente scortato, un nostro sommergibile, al comando del tenente di vascello Arcangelo Giliberti da Napoli, colava a picco nel Mediterraneo occidentale un piroscafo e ne colpiva un secondo.
Un altro mercantile di medio tonnellaggio è da ritenersi sicuramente affondato in vicinanza delle coste tunisine ad opera di un nostro aerosilurante.
Velivoli dell'Asse hanno attaccato con favorevole esito naviglio alla fonda nel porto di Biserta.
L'aviazione nemica ha compiuto incursioni sui dintorni di Napoli, su Foggia, Spinazzola (Bari), Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Castelvetrano, Porto Empedocle, Licata, Siracusa. Risultano complessivamente abbattuti 26 velivoli avversari: 10 dalla caccia italo-germanica e 16 dalle artiglierie contraeree di cui 4 a Napoli, 2 a Reggio Calabria, 8 a Castelvetrano, 1 a Miligheddu (Enna), 1 a Porto Empedocle.

1123 22-6-1943 Formazioni di quadrimotori hanno ieri attaccato Napoli, Torre Annunziata, Salerno, Battipaglia, Reggio Calabria e Messina, causando danni considerevoli ai centri urbani e facendo vittime tra la popolazione. A Napoli le artiglierie della difesa facevano precipitare 5 velivoli; 6 quadrimotori venivano abbattuti dalla nostra caccia.
Due apparecchi nemici precipitavano inoltre uno a Reggio Calabria ad opera di cacciatori tedeschi, l'altro nei pressi di Cagliari sotto il tiro delle batterie contraeree.
Undici componenti degli equipaggi dei velivoli abbattuti sono stati catturati.

1124 23-6-1943 Nostri aerosiluranti hanno attaccato un convoglio nemico lungo le coste dell'Africa settentrionale affondando un piroscafo da 12.000 tonnellate e danneggiandone un altro da 7000; un terzo mercantile veniva silurato nel golfo di Tunisi.
Il porto di Biserta ed obiettivi stradali e ferroviari a sud di Giaffa (Palestina) sono stati bombardati da nostre formazioni aeree.
Velivoli avversari hanno effettuato azioni di bombardamento e mitragliamento su Salerno, Castelvetrano, Milazzo, e Olbia: sono segnalati danni e perdite a Salerno. Le batterie contraeree di Olbia facevano precipitare in fiamme un apparecchio ad oriente di Castelsardo.
Durante le incursioni su Reggio Calabria e Messina, di cui ha dato notizia il bollettino n. 1123, due quadrimotori risultano abbattuti dalla caccia nazionale.

1125 24-6-1943 Nostri aerosiluranti, in ricognizione offensiva sulle coste algerine, hanno colato a picco un piroscafo da 15.000 tonnellate e silurato una petroliera da 7.000.
Nel cielo della Sicilia un ricognitore nazionale abbatteva un aerosilurante avversario e ne colpiva gravemente un secondo.
L'aeroporto di Latakia di Siria e le linee di comunicazione di Fuka (Egitto) sono state attaccate con buon risultato da bombardieri italiani.
Il nemico ha effettuato incursioni su La Spezia, Porto Empedocle e Catania causando in quest'ultima città numerosi crolli di fabbricati civili ed alcune vittime tra la popolazione.
Le artiglierie contraeree di La Spezia abbattevano due velivoli, un terzo precipitava in mare ad ovest di Calambrone, colpito dal tiro delle batterie della difesa di Livorno.

1126 25-6-1943 In ripetute azioni notturne contro convogli nemici in navigazione lungo le coste settentrionali dell'Africa, nuovi successi sono stati conseguiti da nostri reparti aerosiluranti che affondavano tre grossi piroscafi per complessive 31.000 tonnellate e ne danneggiavano altri tre.
Gli impianti portuali di Biserta e navi alla fonda venivano attaccati da nostri bombardieri.
Località della Sardegna sono state bombardate e spezzonate, nella giornata di ieri e questa notte, da formazioni avversarie alle quali la caccia italiana e germanica e le artiglierie della difesa hanno inflitto dure perdite. Risultano abbattuti 7 apparecchi dai cacciatori italiani, 23 da quelli tedeschi 3 dalle batterie contraeree di cui 2 precipitati nei pressi di Macomer ed uno ad Olbia.
Vittime tra la popolazione e danni di qualche rilievo sono segnalati soltanto in provincia di Sassari, a Chilivani e Golfo Aranci.
Due nostri velivoli non hanno fatto ritorno alle basi.

1127 26-6-1943 Grosse formazioni di quadrimotori hanno ieri attaccato la città di Messina facendo vittime e danni considerevoli. Anche su Reggio Calabria, San Nicandro (Bari) e Vizzini (Catania) sono state lanciate bombe e spezzoni che colpivano edifici privati e causavano qualche perdita alla popolazione civile.
Nel cielo della Sicilia, fra Messina e Catania, la caccia italiana abbatteva otto quadrimotori, quella germanica quattro; sei altri velivoli venivano distrutti dalle batterie della difesa di Messina e di Reggio.
Non sono rientrati alla base due nostri aerei.
Un nostro sommergibile non è rientrato alla base.

1128 27-6-1943 Nel canale di Sicilia aerosiluranti e bombardieri dell'Asse hanno condotto ripetute azioni diurne e notturne contro convogli in navigazione: un piroscafo è stato

silurato, una petroliera incendiata; dieci altre navi da trasporto risultano danneggiate.

Un'incursione, compiuta questa notte dal nemico sulla periferia e i dintorni di Napoli, causava danni limitati e pochi feriti. Due velivoli, colpiti dal tiro contraereo, precipitavano l'uno a Camaldoli di Torre del Greco e l'altro in mare tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

Un ricognitore veniva abbattuto da nostri cacciatori in Sardegna, presso Capo Comito.

Nei combattimenti impegnati con la nostra caccia nel cielo della Sicilia il giorno 25, l'aviazione avversaria ha perduto oltre a quelli già segnalati dal bollettino di ieri, altri 3 quadrimotori caduti in mare nei pressi dello Stromboli.

1129 28- 6-1943 **Una formazione aerea ha efficacemente attaccato a Biserta attrezzature portuali e naviglio alla fonda.**

Bombe e spezzoni sono stati lanciati nel pomeriggio di ieri dall'aviazione nemica su Gerbini (Catania) la cui popolazione ha subito qualche perdita, e nella notte scorsa, su Reggio Calabria e alcuni minori centri della provincia dove vittime e danni sono in corso di accertamento.

Le artiglierie della difesa di Reggio abbattevano due apparecchi; un altro aereo veniva distrutto in combattimento da cacciatori germanici sulle coste meridionali della Sicilia.

1130 29- 6-1943 **Velivoli germanici da combattimento hanno agito con favorevoli risultati sugli impianti del porto di Pantelleria.**

Livorno, Reggio Calabria, Messina ed altre località della Sicilia e della Sardegna sono state bombardate dall'aviazione nemica; ingenti danni subiti dalla città di Livorno. In corso di precisazione le perdite delle popolazioni.

Nove velivoli venivano abbattuti dalla caccia nazionale: 6 in Sardegna e 3 a Livorno; 9 distrutti dalle artiglierie contraeree: uno in Sardegna, 4 in Sicilia e 4 a Livorno dei quali 2 caduti in mare al largo dell'Ardenza uno nei pressi di Tombolo ed uno nei boschi di Salviano.

Un altro aereo avversario, colpito dalle batterie della difesa delle isole Jonie, precipitava in mare.

1131 30- 6-1943 **Il porto di Bona è stato efficacemente bombardato da formazioni aeree tedesche.**

Messina e dintorni e la costa calabra dello stretto, hanno subito una nuova incursione. Alcune bombe sono state sganciate anche su Porto Empedocle.

Il nemico ha perduto 10 apparecchi: 5 in combattimento con la caccia dell'Asse nel cielo di Comiso e 5 ad opera delle artiglierie contraeree precipitati rispettivamente nei pressi di Licata, Pozzallo, Tremestieri, Comiso e Castelvetrano.

Nell'azione su Livorno, citata nel bollettino di ieri, altri due quadrimotori nemici colpiti dal tiro delle batterie della difesa, sono caduti in mare presso l'isola di Gorgona.

NOTE

del generale di C. d'A. ILIO JORI

11 maggio - 20 giugno

Nel periodo che qui esaminiamo si sono affermati in primo piano nello scacchiere mediterraneo gli avvenimenti nelle isole di Pantelleria e di Lampedusa.

Indipendentemente dallo sviluppo di un programma qualsiasi conseguente alla occupazione nemica della Tunisia, e quindi di tutto il territorio costiero del nord Africa dall'Algeria a Suez e più oltre verso oriente, che può costituire per il nemico zona di radunata e base di partenza per ulteriori eventuali operazioni contro l'Europa dal sud attraverso il Mediterraneo e l'Egeo, si prospettava per i nemici dell'Asse la necessità di dare un sempre più ampio respiro alla navigazione nel Mediterraneo a complemento degli evidenti vantaggi ottenuti con la occupazione della Tunisia.

Si spiegano così gli attacchi aerei e navali alle isole di Lampedusa e di Pantelleria; quest'ultima di maggiore interesse sia per la posizione geografica sia per la efficienza del suo apprestamento bellico in correlazione con la sua ampiezza e con le caratteristiche del terreno. È evidente che Pantelleria si prospettava per il nemico come una efficiente base per eventuali operazioni navali ed aeree contro la Sicilia ed anche per soli attacchi aerei contro l'Italia meridionale. Inoltre con la sua occupazione il nemico mirava ad assicurarsi una maggiore libertà di manovra nel Canale di Sicilia dove l'isola può funzionare quale base di appoggio navale ed aereo, di collegamento e di sosta per convogli naviganti nel Mediterraneo.

Nei riguardi dell'isola di Lampedusa si trattava unicamente, data la sua molto limitata estensione, di sopprimere quel nostro presidio.

Anche in questa fase operativa contro le su dette isole gli anglo-americani subirono qualche delusione. Il tentativo di sbarco a Lampedusa del 7 giugno venne prontamente respinto dalla nostra difesa che riuscì anzi ad affondare alcuni mezzi navali del nemico.

L'attacco navale ed aereo contro Pantelleria iniziatosi nel pomeriggio del 1° giugno, appariva come di probabile riuscita dopo la intensificazione dei bombardamenti aerei sviluppata dall'aviazione nemica fin dal 9 maggio e ancor più dopo la occupazione della Tunisia con il chiaro intendimento di fiaccare e neutralizzare l'efficienza bellica dell'isola e preparare così l'offensiva a fondo mediante sbarco.

Ma quel presidio, come ha affrontato con forte animo e indomita fierezza gli attacchi aerei, reagendovi anzi fin dall'inizio con notevoli risultati concretatisi in gravi perdite per l'aviazione nemica, così ha poderosamente risposto all'attacco navale del 1° giugno ed agli altri ripetutisi, con qualche intervallo, nei giorni seguenti mentre di giorno e di notte si svolgevano ininterrotti i bombardamenti aerei.

A provare quanto sia stata efficace la reazione del presidio terrestre ed aereo dell'isola agli attacchi dell'aviazione avversaria valga la cifra degli apparecchi abbattuti.

Limitando il calcolo dal 18 maggio, nel qual giorno ha avuto inizio, con ritmo sempre più serrato, una maggiore intensità dei bombardamenti, si ha che il nemico ha perduto, in totale 145 aerei abbattuti complessivamente dall'aviazione italiana e germanica e dalle artiglierie navali e contraeree dell'isola.

Risultato indubbiamente assai rilevante — che deve avere molto contrariato il nemico — da attribuirsi alla capacità e prontezza della reazione ed alla perfetta organizzazione della difesa in tutti i suoi elementi. Nè devesi tacere la fermezza e lo stoicismo degli abitanti, specie del piccolo centro abitato di Pantelleria contro il quale si è maggiormente accanita la furia nemica.

NAVE DA SBARCO ANGLO-AMERICANA, STAZZA 300 TONN. È LUNGA 56 METRI PUÒ TRASPORTARE 600 UOMINI. VELOCITÀ 12 MIGLIA ORARIE, RAGGIO D'AZIONE 1400 KM.

Presidio e popolazione formavano un solo blocco la cui solidarietà ha vivificato la fierezza nel non rispondere per due volte alle intimazioni di resa lanciate dal nemico ed a cessare la resistenza soltanto allorchè venne constatata la mancanza di ogni risorsa — specie quella idrica — per la popolazione civile. Altrettanto dicasi dell'isola di Lampedusa la cui eroica guarnigione, martellata da ininterrotto bombardamento aereo e navale, ha dovuto desistere dalla impari lotta dopo avere per 2 volte respinta la intimazione di resa.

Pantelleria, e in assai minori proporzioni Lampedusa, che hanno tenuto impegnato il nemico per circa 35 giorni hanno rappresentato in questo periodo — come si è già detto — gli avvenimenti principali. Ma attorno ad essi hanno continuato a svilupparsi da parte nostra e del nemico azioni navali ed aeree, talune ad amplissimo raggio, come dalla nostra aviazione i bombardamenti su obiettivi militari nel Sudan e nell'Africa orientale (24 maggio) con voli della durata totale di 24 ore. L'aviazione nemica ha notevolmente insistito nei bombardamenti, a scopo terroristico, di città della penisola Salentina, della Sicilia, della Sardegna e della Calabria con puntate più a nord localizzatesi su Napoli, Foggia, Lucera, Civitavecchia, la Spezia, Livorno e Grosseto. Intense reazioni ha svolte l'aviazione dell'Asse bombardando ripetutamente, e con gravi danni, i porti di Giaffa, di Bona, Orano, Bougie, Algeri, Tunisi, Sfax, Susa, Tripoli, Bengasi, Malta e, in particolare, Biserta ed anche tratti di ferrovia tra Babà e Marsa Matruh. Ha inoltre abbattuti in totale 692 apparecchi nemici.

Attiva è pure stata la nostra Marina che, talvolta in cooperazione con gli aerosiluranti dell'Asse, ha attaccato navi nei porti, convogli in navigazione lungo le coste nel nord Africa e nel canale di Sicilia e mezzi da sbarco nelle acque di Pantelleria e Lampedusa, riuscendo dall'11 maggio al 30 giugno ad *affondare*: 32 navi da carico (comprese alcune petroliere), 14 mezzi da sbarco 2 sommergibili e l'incrociatore ed a danneggiare, più o meno gravemente, 52 mercantili, 4 incrociatori, 5 cacciatorpediniere, 4 unità da guerra imprecisate, e 14 minori unità da guerra. Conclusasi la vicenda di Pantelleria e di Lampedusa gli anglo-americani hanno svolto un numero del loro programma nel grande scacchiere europeo, ma essi sanno benissimo che questa prima tappa, esaminata nel quadro generale della grande offensiva contro l'Europa qualunque sieno i suoi sviluppi ancora in progetto, non rappresenta che un episodio.

Quale seguito, abbia avuto l'attività del nemico per l'invasione dell'Europa, appare dagli eventi in corso. L'Italia è stata considerata come il settore più promettente di decisivi risultati, ma non è detto che i successi conseguiti dal nemico in Sicilia, debbono continuare a riprodursi. Anzi, la tenacissima resistenza riscontrata sull'isola ed accentuatasi in quest'ultimo periodo fa ritenere che al nemico siano riservate amare delusioni.

Degli eventi in Sicilia scriveremo sul prossimo fascicolo.

7ª edizione del MANUALE D'ARMA

LA FANTERIA

del Gen. di Brig. DOMENICO BARBATO

Questo importantissimo Manuale, vera enciclopedia — nonostante la piccola mole — per l'Ufficiale di Fanteria, è stato **COMPLETAMENTE AGGIORNATO ED AMPLIATO,** con la trattazione, chiara e scorrevole, di ogni argomento, vecchio e nuovo. L'autore, ormai ben noto per la sua autorità in questo vastissimo campo, espone, coi dati tecnici indispensabili, tutto quanto ha relazione con **le armi e le loro caratteristiche,** i **carri armati,** le **autoblinde,** i **lancia-fiamme,** il **tiro delle armi,** compreso il **tiro contraerei,** il **tiro mascherato,** il **tiro preparato,** gli **aggressivi chimici,** i **collegamenti** e i **lavori sul campo di battaglia.** Egli ha pure riveduto e completato, ciò che si riferisce all'impiego della compagnia e del plotone, ai servizi ed ai passaggi dei corsi d'acqua, venendo così a creare un prezioso vade-mecum per l'ufficiale, in ogni sua occorrenza di esercitazione e di guerra.

PREZZO L. **12**

Numerose illustrazioni fotografiche, tabelle, schemi, contribuiscono a rendere l'opera, sotto ogni aspetto completa.

UN CONCORSO PER UNA MONOGRAFIA

CHE SARÀ PUBBLICATA SU "NAZIONE MILITARE„

I termini del concorso annuale, bandito dal R. A. C. I. per onorare la memoria del Colonnello Carlo Amione, Direttore generale della Motorizzazione, eroicamente caduto a Tripoli il 3 maggio 1941, già fissati dalla apposita Commissione al 31 maggio u. s., per la presentazione dei lavori e al 15 giugno successivo per la proclamazione del vincitore, sono stati, con l'autorizzazione del Ministero della Guerra, prorogati rispettivamente al 31 ottobre e al 30 novembre p. v.

Come a suo tempo venne reso di pubblica ragione, per il concorso dell'anno 1943 al quale possono partecipare gli Ufficiali del Regio Esercito, in servizio di qualunque Arma, Corpo o specialità sono stati formulati due temi, fra i quali i candidati potranno scegliere quello che preferiranno di svolgere.

I temi sono i seguenti:

1° L'influenza dell'automobilismo civile sulla formazione dello spirito militare e sugli orientamenti della dottrina di guerra.

2° La tecnica e l'economia dei trasporti automobilistici di pace in relazione con la preparazione bellica.

I lavori dovranno pervenire in busta sigillata alla Presidenza generale del R.A.C.I., in Roma, Via Po, 14, non oltre il termine suindicato.

LA MONOGRAFIA PREMIATA SARÀ PUBBLICATA DA «NAZIONE MILITARE» RESTANDO AL R. A. C. I. LA FACOLTÀ DI CURARNE LA STAMPA E LA DIVULGAZIONE PER PROPRIO CONTO.

Sarà corrisposto al vincitore un premio di lire 3000

La campagna di RUSSIA

di **

LE OPERAZIONI DALL'11 MAGGIO AL 30 GIUGNO 1943

Sul fronte orientale è continuata nel periodo predetto la più lunga tregua che si sia mai verificata dall'inizio delle ostilità. Essa ha tenuto immobili, l'uno di fronte all'altro, due colossali eserciti costituiti da milioni e milioni di combattenti dotati in larghissima misura delle più moderne armi. Tregua che però nascondeva nei due campi avversari un febbrile lavoro di preparazione in previsione della immancabile ripresa di operazioni in grande stile. I due belligeranti sorvegliavano a vicenda le opposte mosse, tentando indovinarne l'ampiezza e gli scopi e facendo il possibile per impedirle od ostacolarle con l'impiego intensificato dell'arma aerea, mentre piccole azioni locali tentavano saggiare la consistenza delle opposte linee. In questi sondaggi rientrano le operazioni tedesche del 16 maggio nel settore di Velikie Luki durante le quali vennero conquistate d'assalto numerose linee e caposaldi sovietici; gli attacchi sovietici del 18 a Isjum, del 21 e 28 maggio nel settore di Lissitsciansk e dell'11 e 15 giugno contro il saliente germanico di Orel; attacchi che per quanto condotti con forze rilevanti appoggiate da largo spiegamento di mezzi corazzati e aerei, nessun risultato concreto poterono conseguire per la valida resistenza delle linee germaniche.

Rientra anche in questo campo l'intensificato impiego fatto da tutti e due i belligeranti dell'arma aerea e del quale parleremo più avanti, limitandoci qui a rilevare che l'aviazione germanica, dimostratasi ancora una volta più efficiente di quella sovietica, ha potuto dominare il cielo e spingersi molto addentro nelle retrovie nemiche riuscendo a controllare gli intensi movimenti delle riserve, movimenti che si effettuano principalmente lungo tre direttrici:

— verso la penisola di Taman; il che lasciava presumere non lontana una ripresa di attacchi sovietici contro la testa di ponte del Kuban;

— nella zona a sud di Mosca particolarmente nella regione a levante del saliente sovietico di Kursk dove si è potuto accertare che i sovietici oltre a un poderoso concentramento di fanterie avevano ammassato anche ingenti forze corazzate.

Fu inoltre constatato come le linee ferroviarie e le strade ordinarie fossero sature di trasporti di ogni genere.

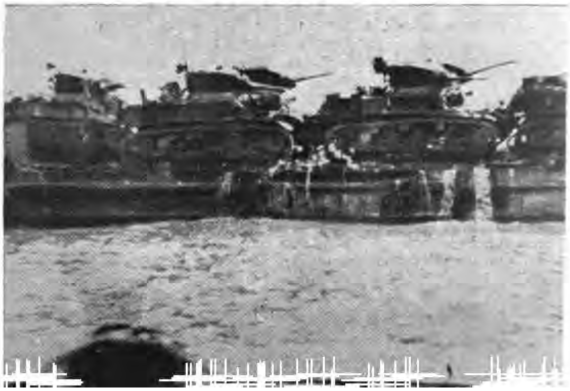
Tale grandioso concentramento di uomini e di mezzi faceva ritenere come possibile l'eventualità che il Comando avversario intendesse ritentare la manovra di sfondamento del fronte centrale tedesco fallito mesi or sono durante l'ultima fase dell'offensiva invernale;

— nel settore di Leningrado: nel presumibile intento di sbloccare quella città — come già precedentemente era stato tentato — raggiungere la costa baltica e separare così il fronte finlandese e norvegese da quello orientale propriamente detto.

Fase perciò di assestamento, di sistezione delle basi, di schieramento di riserve e di mezzi quella che si è prolungata dall'11 maggio al 4 luglio.

Durante questo periodo, sospesa la lunga serie di tentativi contro la testa di ponte del Kuban, continuati violentissimi fino al 6 giugno, come abbiamo già detto, la lotta si è sviluppata esclusivamente negli ultimi giorni nel campo aereo. È stata una sosta analoga alla calma che precede la tempesta. Le prossime settimane vedranno infatti uno dei due avversari mettere in movimento la massa enorme di uomini e di mezzi che è riuscito a concentrare in un supremo tentativo di risolvere completamente la situazione ad oriente con una irresistibile, travolgente avanzata. Mentre l'altra parte, cercherà di logorare al massimo il nemico, mantenendo il più possibile integre le proprie forze. Comunque, da parte tedesca tutto è stato calcolato e preparato.

FALLITI TENTATIVI SOVIETICI DI SBARCO SULLA COSTA DEL KUBAN, CARRI IMMOBILIZZATI SULLA SPIAGGIA O SULLE ZATTERE



UNA FLOTTIGLIA DI IMBARCAZIONI A MOTORE NEL MAR NERO

calcolato e preparato per fronteggiare gli avvenimenti in qualunque momento e comunque essi si presentino.

Questa nostra fiducia è corroborata dalla considerazione che la Russia ha già compiuto uno sforzo; essa ha infatti approfittato dei primi venti mesi della guerra europea per mettere a punto la sua potente organizzazione militare con l'intenzione di prendere poi improvvisamente alle spalle le potenze dell'Asse impegnate ad occidente.

È stata però prevenuta dalla tempestiva decisione germanica e le sue armate duramente colpite, sono state ricacciate verso oriente, lasciando vaste regioni, importantissime dal punto di vista industriale ed alimentare; regioni le cui risorse sono venute ad arricchire le riserve dell'Asse.

Il punto più debole della Russia sovietica è infatti l'insufficienza alimentare (aggravata dal problema dei trasporti) come appare dai continui appelli agli Stati Uniti per l'urgente invio di rifornimenti e dal fatto che la razione del soldato sovietico è ora assai più scarsa di quella di due anni fa. Fatto significativo questo in quanto è notorio che il governo di Mosca ha sempre assicurato alle truppe combattenti un trattamento alimentare ben superiore a quello della popolazione civile.

Inoltre la recente mobilitazione totale di tutte le forze germaniche e delle nazioni sue alleate, ha consentito non solo di colmare i vuoti conseguenti a due anni di dura lotta, ma di aumentare considerevolmente le forze schierate contro i sovietici e di dotarle di un armamento sempre più copioso e moderno. È ben vero che il nostro avversario può ancora disporre di larghe possibilità, ma il non poter più attingere alle risorse umane e alle materie prime delle regioni perdute, deve averlo alquanto ostacolato nella sostituzione delle masse di uomini e di materiali perduti e che secondo recenti calcoli ammonterebbe a 5 milioni e mezzo di prigionieri, a non meno di 36.000 carri armati, a circa 50.000 cannoni e ad oltre 40.000 velivoli. Se a queste cifre si aggiungono i caduti ed i feriti, si può calcolare che all'Unione sovietica siano venuti a mancare non meno di 20 milioni di uomini. Perdite che non possono non aver inciso sul potenziale bellico russo, tanto più che la mobilitazione integrale di tutte le sue risorse nazionali, già attuata sin dal tempo di pace, non consente loro ulteriori grandi possibilità, a differenza dell'Asse. Ciò non vuol dire che dobbiamo ritenere l'avversario ormai indebolito e nell'impossibilità di sferrare colpi duri; tutt'altro.

Epperò in simili condizioni dobbiamo seguire attentamente gli avvenimenti ed essere sempre in grado di affrontare situazioni, anche impreviste, con tutta la nostra fede e con la massa una decisione per superarle.

Scendendo ad un esame più particolareggiato degli ultimi avvenimenti, si può notare che nel campo delle operazioni terrestri l'unico settore sul quale — a parte le azioni di carattere locale cui abbiamo accennato — si sono verificati avvenimenti di una certa importanza è quello della testa di ponte del Kuban. Difatti in questo settore a metà maggio i Germanici conducevano a termine una abile azione controffensiva nella regione dell'importante centro stradale e ferroviario di Krimskaia (all'ala orientale della testa di ponte) con l'intento di eliminare il cuneo che i sovietici erano riusciti a creare nel corso di precedenti attacchi. L'azione iniziata il 13 maggio si concludeva il giorno successivo col più completo successo e con la conquista di quattro successive linee di trinceramenti tra cui la principale linea di resistenza.

Era facile prevedere che i sovietici non si sarebbero rassegnati allo scacco, ed infatti, dopo due deboli attacchi sferrati il 18 ed il 21 maggio, la lotta si riaccendeva violentissima dal 26 di quel mese al 6 giugno con l'impiego di ben 13 divisioni e 3 brigate di fanteria, 6 gruppi corazzati appoggiati da un forte schieramento aereo. L'attacco principale veniva portato nella regione di Krimskaia contro le posizioni tedesche tra Moldawanskoje e Kijexskoje, mentre azioni diversive erano condotte più a sud e particolarmente a nord lungo il basso Kuban dove venivano anche tentati sbarchi nella regione di Temriuk. Era in complesso una vasta offensiva manovrata che i sovietici tentavano in questo ciclo operativo che può considerarsi come la quarta battaglia del Kuban.

Nonostante, però, lo spiegamento di forze e l'estrema vigoria degli attacchi, i sovietici non ebbero ragione della solidissima difesa germanica. Così dal 6 giugno in poi anche su questo scacchiere non si sono verificate azioni degne di nota, tranne che all'ala setten-

MATERIALE TRASPORTATO PER VIA AEREA

trionale, dove i germanici, con azioni locali che continuavano ancora alla fine di giugno, riuscivano lentamente, ma metodicamente, a migliorare le loro posizioni, particolarmente nelle regioni paludose di Temrink.

Abbiamo già messo in rilievo che in quest'ultimo periodo si è intensificato l'impiego delle opposte aviazioni. Tale attività ha dato spesso origine a vere grandi battaglie aeree durante le quali l'aviazione tedesca ha potuto ancora una volta affermare la sua netta superiorità abbattendo gran numero di apparecchi sovietici e subendo, in confronto, perdite minime. L'aviazione germanica ha potuto così imporsi e, di mano in mano, spingersi sempre più profondamente nel dispositivo nemico per sondare e sempre più portarvi la propria potenza distruggitrice. Ha potuto così tenere continuamente sotto un logorante martellamento, vie e mezzi di comunicazione, centri di rifornimento, concentramenti di uomini e di materiali avversari. Inoltre, con tale azione in grande stile è stata in grado di tenere informato il proprio Comando supremo di quanto si va preparando in campo nemico. La importanza della superiorità aerea sul teatro delle operazioni orientale balza evidente sol che si considerino le particolari condizioni di ambiente. Infatti, la maggior parte della rete stradale e ferroviaria che si trova nella parte occidentale è in mano dell'Asse. Nelle regioni più ad oriente le rotabili e le ferrovie sono relativamente molto più rade ed il Comando sovietico deve iniziare molto tempo prima tutti i movimenti necessari per concentrare nelle zone prescelte le enormi masse necessarie alle moderne grandi battaglie; movimenti che non possono sfuggire alle osservazioni di un avversario riuscito a conquistare se non l'assoluta padronanza del cielo, almeno una netta superiorità. Sarebbe invece necessario al comando sovietico nascondere sotto un impenetrabile velo di mistero i lunghi preparativi per colpire poi improvvisamente nel punto stabilito.

La normale azione di osservazione è stata completata da parte germanica con azioni condotte a massa contro i più importanti centri di industrie belliche e i principali nodi stradali e ferroviari ubicati anche nelle più lontane retrovie. Fra le altre ricordiamo:

2 giugno: bombardamento di Kursk, la più importante base di concentramento e di deposito del dispositivo sovietico a sud-ovest di Mosca. A Kursk fanno capo tutte le linee ferroviarie e stradali del settore che collega i due fronti meridionale e centrale. I sovietici vi avevano accumulato immense quantità di viveri e di armi, di munizioni e grandi riserve di truppe. Questi grandiosi preparativi non erano sfuggiti all'osservazione tedesca, il che portava ad un'azione aerea in grande stile per colpire l'avversario in uno dei suoi punti più sensibili del settore centrale. Violente esplosioni e colossali incendi dimostrarono l'efficacia dell'azione.

4, 5, 6 e 10 giugno: bombardamento dei grandiosi impianti bellici di Gorki. Questo importante centro industriale sul medio Volga, già Niisnj-Novgorod, accentra gran parte della produzione sovietica di carri armati, automobili, materiale ferroviario, armamenti vari, prodotti chimici. Le bombe dirompenti di nuovo tipo, dotate di grande potenza esplosiva, lanciate da centinaia e centinaia di apparecchi, hanno trasformato interi quartieri industriali, situati per la maggior parte lungo le rive dell'Oka, in ammassi di fumanti rovine.

9 e 20 giugno – bombardamento di Jaroslav. Questo importante centro industriale situato sull'alto Volga, copre una superficie di circa 60.000 metri quadrati e comprende tra l'altro, un vastissimo complesso di opifici per la rigenerazione della gomma.

I più importanti che esistano nella Russia europea. Gli attacchi condotti da oltre cinquecento bombardieri, superato lo sbarramento antiaereo e delusa l'azione dei cacciatori avversari, potevano svolgersi con la massima efficacia.

POSTAZIONE DI MORTAIO NELLE PRIME LINEE

18 giugno: bombardamento degli impianti bellici dislocati lungo il basso Volga, da Saratow ad Astrakan. Malgrado la distanza su cui hanno operato (800 chimometri fino a Saratow e 1200 fino ad Astrakan) i bombardieri germanici a grande autonomia hanno potuto colpire coi più distruttivi effetti, importanti installazioni industriali e numerosi trasporti alle foci del Volga e nel mar Nero.

I sovietici hanno tentato di arginare l'azione che la «Luftwaffe» va svolgendo sistematicamente ed intensamente contro i grandi centri industriali dell'alto e medio Volga, sia tentando di intercettare le formazioni avversarie, sia cercando di distruggere gli aerodromi germanici e particolarmente quelli situati nel settore centrale; ma tutti i tentativi sono finora falliti giacchè le formazioni tede che sono sempre riuscite ad avere ragione degli intercettatori e ad aprirsi la strada verso i loro lontani obiettivi, mentre la vigilante difesa ha sempre potuto impedire che forti nuclei dell'aviazione avversaria riuscissero a compiere la loro opera di distruzione sugli aerodromi germanici.

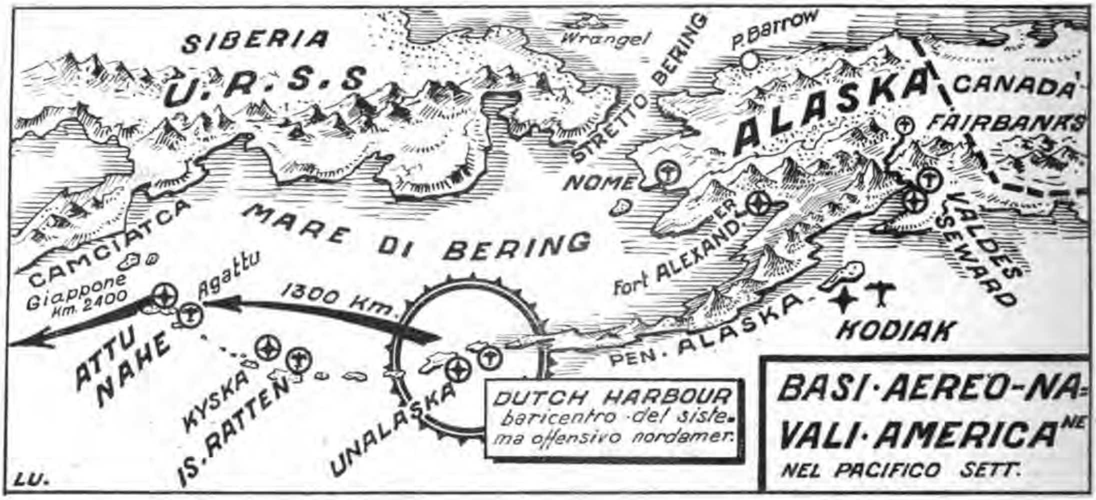
Chiudiamo queste note ricordando che in quest'ultimo periodo il Comando Supremo germanico ha intensificato la repressione della guerriglia condotta dai partigiani nelle retrovie ed alimentata incessantemente da gruppi di paracadutisti sovietici. In tale azione di repressione sono state impiegate truppe germaniche, ungheresi, romene e speciali reparti costituiti da elementi russi dei territori occupati e negli ultimi tempi da prigionieri di guerra. Tale adesione volontaria, in misura sempre crescente (questo esercito antibolscevico sembra già contare oltre 200.000 uomini) non è senza significato e può avere sviluppi ora imprevedibili. Queste truppe rendono servigi preziosi per la loro ottima conoscenza del terreno, delle abitudini e dei sistemi di guerriglia del particolare nemico che si deve combattere.

I risultati finora ottenuti ne sono la prova.

Sono stati localizzati e catturati decine e decine di grandi depositi di armi, di munizioni e di viveri, distrutti centinaia di ridotte, fortini, ecc., molti dei quali sistemati in zone quasi inaccessibili e perfettamente occultati nello interno di fitti boschi. A parecchie decine di migliaia ammontano i ribelli catturati od uccisi.

Quest'azione di polizia militare in grande stile permetterà di ristabilire la sicurezza nelle retrovie cosicchè non si ripeterà quanto è avvenuto l'inverno scorso, e cioè distruzione di ponti, interruzione di comunicazioni, imboscate, attacchi a colonne di rifornimento ecc.; azioni di disturbo che molto nocquero allo svolgimento delle operazioni da parte tedesca.

Questo articolo, che come tutti i precedenti ha carattere documentario, compare dopo che importanti avvenimenti si sono susseguiti sul fronte orientale. Tratteremo tali vicende in un prossimo articolo.



Le vie di rifornimento all'U. R. S. S.

del ten. col. VARO VARANINI

La strada dell'Alaska

Si è combattuto recentemente alle Aleutine.

Il presidio nipponico dell'isola di Attu ha resistito fieramente fino all'ultimo contro le superiori forze statunitensi che con tanta ostinazione hanno tentato di riconquistare quell'isola.

L'isola di Attu o (Atsuta) è la maggiore del gruppo più occidentale dell'arcipelago, gruppo che finora è stato chiamato delle « Isole Prossime ». Narumaki, ex Kiska, è la più importante del gruppo seguente detto dei « Topi ». In questo gruppo l'isola maggiore è quella di Amtchitka. Segue il gruppo delle Andreianov, che termina con l'isola di Atka. Segue il gruppo delle « Volpi »; nella seconda isola di questo gruppo si trova l'importantissima base nord-americana di Dutch Harbour.

Così questo lontano e, sino a poco tempo addietro, quasi dimenticato arcipelago delle Aleutine, si protende come una spada, nel Pacifico Settentrionale dalla penisola dell'Alaska a quella di Camciatca nella Russia asiatica. Le sue 150 isole, per la maggior parte vulcaniche, aventi una superficie complessiva di 38.000 chilometri quadrati con poche migliaia di abitanti, si stendono ad arco, dello sviluppo di circa 1700 chilometri, separando il mare di Behring dal Pacifico.

L'arcipelago era stato scoperto nel 1741 dal navigatore russo Vito Behring, che, unitamente a certo Alessio Cirikow, fu il primo europeo a raggiungere quei luoghi. Alaska ed Aleutine furono così degli Zar di Russia fino al 1867, quando cioè il Governo imperiale fece un blocco di tutto e lo vendette agli Stati Uniti per la non grandiosa somma di 7 milioni e 200 mila dollari, pari a circa 36 milioni di lire italiane-oro

Per gli Stati Uniti, ricchi come erano di oro, l'acquisto valeva ben più del denaro, di cui la Russia, ricca come era di terra, aveva invece alquanto bisogno. E quindi il baratto sembrò, allora, vantaggioso ad entrambi i Paesi.

Per gli Stati Uniti lo sarebbe stato ancor più se poi avessero seriamente favorito lo sviluppo economico e demografico di quelle terre. Invece, tranne che per alcune località trasformate in basi navali, il disinteresse del Governo nord-americano fu generale.

Quelle regioni non furono nemmeno elevate a Stato dell'Unione. Rimasero semplicemente un territorio federale, nel quale furono appena curate alcune comunicazioni stradali e ferroviarie, e nulla più.

Non meglio fu apprezzata, per lungo tempo, l'Alaska.

Quantunque gran parte del suo territorio, esteso un sesto circa dell'Europa (misura un milione e mezzo di chilometri quadrati), sia perennemente coperto di nevi e ghiaccio, vi esistono anche regioni accoglienti, come ad esempio, quella sud-orientale, corrispondente al vasto arcipelago delle isole Alexander. Quivi la temperatura non scende quasi mai sotto lo zero.

Anche il grande altipiano centrale, per le sue non favorevoli condizioni climatiche, offre larghe possibilità agricole, tanto più che possiede una ricca rete di fiumi. Fra questi è degno di menzione lo Yukon, uno dei maggiori fiumi dell'America: ha una lunghezza di 3200 chilometri ed un bacino di 860.000 chilometri quadrati.

Lungo le coste del Pacifico esiste poi una vasta regione di foreste di conifere che in molte località si spingono fino alle acque oceaniche. Quivi è pure la regione alpestre di S. Elia, una delle maggiori vette dell'America Settentrionale (m. 5510), scalata dalla spedizione del Duca degli Abruzzi nel 1897.

Esistono, altresì, nell'Alaska regioni aurifere, come il Klondike, in prossimità della frontiera canadese, e il territorio di Nome, nella penisola Seward, che si affaccia allo stretto di Behring, ma la esportazione di oro non è mai stata molto elevata.

Fra le altre risorse minerarie sono notevoli specialmente rame, carbone, piombo, stagno, argento e platino.

Abbondanti sono i prodotti della pesca, specie del salmone, sia lungo le coste del Pacifico sia nelle isole Aleutine, ottime basi di appoggio per la pesca delle balene e per la caccia alle foche. Anche nelle Aleutine pare esistano grandi ricchezze minerarie, ma non furono mai eseguiti seri accertamenti.

Le esportazioni dell'Alaska si aggiravano, prima del conflitto, intorno ai 60 milioni di dollari.

Ma industrie minerarie e pesca ben poco fruttano alla scarsa popolazione — appena 60.000 unità — poichè le miniere appartengono a grandi società degli Stati Uniti e la pesca viene esercita da flottiglie canadesi o americane.

Tranne che per le esigenze militari, gli Stati Uniti, data la ricchezza delle loro regioni e le non buone condizioni climatiche, non hanno mai dedicato cure speciali allo sviluppo economico di questa regione.

Ma non appena le mire imperialistiche dei Governanti degli Stati Uniti cominciarono a prender piede, balzò chiara l'importanza strategica di quelle regioni.

Ha scritto un giornalista americano, Corey Ford, sul finire del 1941: « Il vero motivo della messa in valore delle isole Aleutine è l'offesa. Prendete un mappamondo e un pezzo di spago, mettete un'estremità dello spago su Tokio e l'altra su Seattle. Lo spago traverserà due volte le Aleutine. Scoprirete allora che Dutch Harbour si trova nel preciso centro della rotta oceanica più breve tra gli Stati Uniti e il Giappone ». E concludeva: « Il fatto stupefacente è questo: la rotta più breve da qualunque parte del Nord-Asia a qualunque parte del Nord-America o attraversa o passa molto vicino al nostro territorio del Nord. L'Alaska, insomma, è virtualmente un centro assoluto. Tutte le vie conducono a Dutch Harbour».

Ma già alcuni anni prima, fin dal 1934, Roosevelt, appena eletto Presidente, aveva ordinato allo Stato Maggiore sopraluoghi in quelle regioni, affinchè fossero preparati piani per basi terrestri, navali ed aeree.

Nel 1935, tutte le Aleutine furono dichiarate zone fortificate e fu disposta una rigorosa sorveglianza sul naviglio straniero di passaggio per quei paraggi. Altre misure militari furono prese dopo la conclusione del patto di non aggressione russo-tedesco dell'agosto 1939.

Perno della difesa doveva essere la base di Dutch Harbour, situata nell'isola di Unimak, nel gruppo più orientale delle isole Aleutine, i cui impianti dovevano essere capaci di accogliere, a somiglianza di Pearl Harbour nelle Hawai, tutta la flotta americana del Pacifico. Ma, a quanto risulta, ancor oggi Dutch Harbour può soltanto servire di base a sommergibili, a naviglio di superficie leggero e ad aerei.

Altre basi nord-americane di minore importanza sono quelle di Kiska, nel gruppo occidentale delle Aleutine, di Atka, nel gruppo centrale, e di Kodiak, a sud della penisola dell'Alaska, ma non risulta che finora le forze nipponiche le abbiano degnate di qualche attenzione: segno evidente della loro non rilevante importanza.

Tuttavia, va tenuto conto che ove Dutch Harbour raggiungesse la prevista efficienza, essa completerebbe, con le basi di San Francisco e di Pearl Harbour (nelle Hawai), il triangolo strategico americano del Pacifico settentrionale. Di più la base di Kiska, dista appena 2300 chilometri (diciamo « appena », poichè in quell'immenso scacchiere l'unità di misura si può ritenere sia il migliaio di chilometri!) dall'isola di Ieso, la più settentrionale delle maggiori isole metropolitane dell'Impero nipponico.

Certamente, con l'impianto delle basi che abbiamo citato e forse di altre ancora, sia con un loro adeguato allacciamento terrestre al retroterra, lo Stato Maggiore statunitense si riprometteva di apprestare strategicamente tutto un arco di terre russo-americane che recingessero da nord i mari che bagnano il Giappone, come le basi del Pacifico centrale (Hawai e Guam) e le basi del Pacifico meridionale (Filippine, Singapore, basi dell'Insulindia e dell'Australia) avrebbero dovuto avvolgere il Giappone da sud.

Così una massa imponente di terreni, di popolazioni e di risorse avrebbe dovuto incapsulare il Giappone e renderlo assolutamente incapace di minacciose reazioni offensive.

Ma si trattava solo di computi geografici non commisurati alle reali forze materiali e spirituali dell'Impero del Sol Levante, che ha ben dimostrato, fin dai primi giorni della sua scesa in campo, di sapersi procurare ben più ampio respiro.

Un altra grande opera, di carattere quasi esclusivamente militare, era stata iniziata da tempo, e cioè una strada per unire l'Alaska (1), attraverso il Canadà, alla rete stradale e ferroviaria americana. Questo allo scopo di evitare i rifornimenti per via marittima, che in tempo di guerra non avrebbero potuto effettuarsi con la necessaria intensità e sicurezza, e di spingersi sino allo stretto di Behring.

Giacchè, al di là anche dell'Alaska, poteva sorgere la necessità di un collegamento diretto degli Stati Uniti con la Russia asiatica, come difatti è sorto.

Partendo dalla base aereonavale e logistica di S. Francisco e toccando i centri di Seattle (Stati Uniti), di Vancouver, Gazelton, Juneau (Canadà) e di Fairbanks (Alaska), tale strada doveva raggiungere a Nome lo stretto di Behring.

Da Nome, un servizio di navi-traghetto, sostituito nell'inverno da autoslitte, può consentire il collegamento, superando i 65 chilometri di mare dello stretto di Behring, con la penisola di Ciuktschen, dove i due continenti America e Asia maggiormente si accostano, e di qui ancora slitte od aerei potrebbero trasportare i rifornimenti sino alla stazione della ferrovia transiberiana.

La strada dell'Alaska, in parte ferrovia e in parte autostrada, dovrà esser munita di difese speciali contro le nevi ed i ghiacci ed esser dotata largamente di posti di rifornimento, stazioni di blocco, officine di riparazione, depositi di carburanti e di viveri, stazioni di aerei per la difesa, poichè da San Francisco a Nome corrono quasi 9000 chilometri il traffico può essere agevolato, per i materiali più delicati, dagli aerei. Ma i materiali voluminosi e pesanti debbono pur sempre trasportarsi per terra a quindi la capacità logistica di tale via non può certamente essere molto ragguardevole, sia per il lunghissimo percorso, sia per il clima rigidissimo, sia per la necessità di un triplice trasbordo fra Nome e la ferrovia transiberiana.

Tuttavia, basterebbe organizzare bene il traffico e, soprattutto, la sua periodicità nel tempo, e il gettito potrebbe essere pressochè continuo.

La costruzione della « strada dell'Alaska » fu possibile dopo che il Canadà si dimostrò così chiaramente sottomesso alla influenza degli Stati Uniti.

Senonchè i lavori, per quanto siano stati accelerati, risulterebbero ancora alquanto arretrati. Finora ne sarebbero stati costruiti solo 1000 chilometri, raggiungendo appena il parallelo di Edmonton, a 2500 chilometri dall'Alaska.

Un ostacolo ad un intenso traffico, oltre che dalla enorme lunghezza, è costituito anche dalle bassissime temperature, che a Verkojank, dove è il « polo » del freddo, si spingono a — 50° di media nel gennaio, e raggiungono talora anche i — 79°.

Certamente, la via acquisterebbe ben maggiore importanza se contemporaneamente i Sovietici costruissero anche un'arteria stradale che collegasse la transiberiana alla punta orientale dalla penisola di Ciuktschen; ma date le immani difficoltà materiali che si oppongono alla costruzione di tale arteria (anche qui rigidissimo clima, assenza di qualsiasi risorsa locale, natura desertica della regione), non sembra che il Governo dell'U. R. S. S. abbia siffatte intenzioni. Tuttavia — come già abbiamo accennato — a mezzo di aerei o di slitte, anche nella

(1) Per alcuni dati sulla « Strada dell'Alaska » vedi anche lo scritto del dr. Dante Lunder nel fascicolo I-1943-XXI.

rigida stagione invernale, alla transiberiana potrebbero esser fatte giungere almeno alcune materie prime di maggiore urgenza per le industrie belliche sovietiche.

Duplici sono dunque gli intendimenti dello Stato Maggiore nord-americano nella sua violenta ripresa offensiva nel Pacifico Settentrionale.

L'uno è probabilmente quello di assicurarsi, nel settore ora detto, solide basi di partenza per eventuali future operazioni offensive contro le isole metropolitane del Giappone. Difatti, al possesso delle Aleutine che si spingono — come si è detto — verso la penisola della Camciatka (dove esiste il buon porto di Petropawlosk, dal quale potrebbero partire spedizioni navali od aeree contro il Giappone), particolare importanza ha attribuito Roosevelt dopo la visita a Mosca del delegato nord-americano Hopkins.

L'altro intendimento è certamente quello di creare una sicura corona di protezione alla «strada dell'Alaska».

Ma lo Stato Maggiore nipponico vigila attentamente la situazione.

La strada della Murmania

Altra buona via di rifornimento all'U.R.S.S. — assai più breve della precedente per quanto di essa assai meno sicura — è quella della Murmania.

Anche qui esiste una via — la famosa «strada della Murmania» — che lo Stato Maggiore sovietico continua a difendere senza guardare a sacrifici di uomini o di mezzi.

Già negli ultimi anni che precedettero lo scoppio della attuale guerra le autorità sovietiche avevano dedicato alla Murmania e alla Carelia orientale cure del tutto speciali, che nulla avevano a che fare con la messa in valore naturale di terre poverissime di risorse e assai eccentriche rispetto alle regioni vitali dello Stato.

Le ragioni erano molteplici, ma quelle essenziali erano due: collegarsi con l'importante sistema ferroviario della Scandinavia del nord e assicurarsi la linea di rifornimento dell'Oceano Glaciale Artico.

È ben noto come il sistema ferroviario ora detto tenda essenzialmente allo sfruttamento del ferro svedese e consista in una linea principale che collega il porto di Narvik, sulla costa norvegese, col porto di Lulea, sulla costa svedese: ad essa si allaccia a Bodea, poco a nord-ovest di Lulea, la ferrovia costiera della Svezia e dalla stessa località corre in direzione opposta il tronco Bodea-Tornio. Da Tornio, proprio sul confine finno-svedese, partono altre due ferrovie: l'una, verso sud, porta nella Finlandia centrale e l'altra, verso est, raggiunge poco a sud di Kandalaksha, la ferrovia della Murmania, cioè la ferrovia che attraversa longitudinalmente, da nord a sud, dal porto di Murmansk a Pietroburgo, la penisola di Cola e la Carelia orientale.

Quest'ultima costituisce per la U. R. S. S. la grande arteria di rifornimento dall'Oceano Glaciale Artico, il solo sbocco marittimo veramente libero, quello cioè che si riteneva fino all'attuale conflitto completamente fuori della sorveglianza e dell'eventuale minaccia da parte di altri Paesi. Si tenga conto, altresì, che le acque del porto di Murmansk, come quasi tutte quelle del mare di Barents, risentono dei benefici effetti della corrente del Golfo, restando quasi permanentemente libere dai ghiacci, mentre così non è del porto di Arcangelo, il quale, quantunque si trovi ad una latitudine sensibilmente inferiore, per molti mesi è impedito dai ghiacci.

Risulta, anzi, che fu proprio il famoso ammiraglio russo Makarov, a segnalare, alla fine del secolo XVIII, il vantaggio che poteva provenire dal potenziamento delle basi artiche, e la loro importanza ancor meglio si affermò nei primi anni della passata guerra mondiale. La Russia, chiusa, anche allora, nel Mar Baltico e nel Mar Nero, trovò nella via artica, per lungo tempo, l'unico collegamento coi Paesi alleati.

Dapprima, la Russia si valse, pei rifornimenti ora detti, della via, quasi tutta carreggiabile, che collega Petsamo a Rovaniemi, sulla ferrovia Tornio-Kandalaksha: 531 chilometri di strada che vennero alquanto migliorati dai russi nel corso della guerra mondiale. Lungo di essa si effettuavano, in parte a dorso di mulo o trainati da cavalli e in parte per via acquea, i rifornimenti specie delle armi e delle munizioni provenienti dall'Inghilterra. Di fianco a tale strada correva anche l'unica comunicazione telegrafica fra Russia e Inghilterra. Era la cosiddetta «strada dell'Oceano Glaciale Artico».

Attualmente, la strada Petsamo-Rovaniemi, pur non essendo stata ancora asfaltata, consente il traffico automobilistico. Mancano però quasi completamente i ponti e al loro posto sono chiatte che consentono il traghetto il che apporta indubbiamente un ritardo assai notevole ai trasporti.

Quando poi, dopo i primi mesi di guerra, la Russia sentì la necessità di intensificare i rifornimenti, pose mano nel 1915, alla posa dei binari della ferrovia murmana, attraversante da nord a sud la penisola di Cola costeggiante poi il mar Bianco e i laghi Onega e Ladoga e allacciantesi a Zvanka con la ferrovia che conduce a Pietroburgo.

Si trattò di un lavoro immane e penoso, al quale furono fatti concorrere anche 70.000 prigionieri di guerra, tedeschi e austriaci; quasi 25.000 perirono e 32.000 ammalarono di scorbuto e di dissenteria e fra le popolazioni della regione rimase persino il detto: «Sotto ogni traversa di questa linea giace un cadavere».

La ferrovia dallo sviluppo complessivo di circa 1450 chilometri, era ultimata nel 1916, ma potè servire alla causa degli alleati solo per pochissimo tempo, perchè ormai la Russia zarista stava crollando.

La ferrovia, tuttavia, rimase e i Sovieti non mancarono di dedicarle cure ancora maggiori, allorchè, rassodato ferocemente il loro potere all'interno, ritornarono alle tradizionali mire imperialistiche, nelle quali il regime bolscevico non si è certo rivelato inferiore alle Potenze plutocratiche.

Molteplici miglioramenti furono apportati anche agli impianti portuari di Murmansk (vi furono costruiti cantieri navali, una base per sommergibili ed alcuni aeroporti), e la ferrovia venne portata a doppio binario e, in molti tratti elettrizzata.

Dopo il 1933, la ferrovia murmana venne allacciata con la ferrovia Arcangelo-Mosca e con la Transiberiana mediante la costruzione di un altro tronco ferroviario fra Sorokka (sulla linea murmana), Plesetskaja (sulla ferrovia d'Arcangelo) e Kotlas, capolinea di un tronco che si va ad allacciare con la Transiberiana a Kirov.

Più tardi, si aggiunsero, allo scopo di garantire la sicurezza della linea da ogni eventuale minaccia, numerose provvidenze militari: furono creati numerosi campi di aviazione; costruiti

(1) Un corrente calda, analoga a quella del «Golfo» chiamata dai Giapponesi «Kuro-Siwo», partendo tra Formosa e Luzon, si spinge nel Pacifico settentrionale, ma non risulta che essa riesca ad influenzare il gelido clima di quelle regioni.

serbatoi, anche interrati, di carburanti e lubrificanti; stabiliti nei punti nevralgici forti presidî. Le popolazioni non sovietiche furono obbligate ad emigrare nell'interno della Russia. A difesa del porto di Murmansk si costruirono fortificazioni in caverna e piazzate batterie costiere.

Dal tronco principale della ferrovia furono fatti gradualmente partire tronchi secondari per collegare località tecnicamente importanti. Così la linea dello Svir sino alle stazioni idroelettriche, quella per Onega costeggiante la sponda meridionale del Mar Bianco, allaccìantesi più ad oriente con la ferrovia Arcangelo-Vologda, parallela alla ferrovia murmana.

Poi, fra il 1939 e il 1940, furono costruite varie diramazioni strategiche verso la Finlandia: vere arterie di invasione. Così, da nord a sud, il tronco per Kirowsk nella penisola di Kola; il tronco Louhi-Kiestinski e quello Kostoma-Rukajarvi.

Dopo la pace di Mosca, l'U. R. S. S. pretese dalla Finlandia la continuazione della ferrovia Kemjarvi-Salla fino alla frontiera svedese, sul golfo di Botnia. Ma far lavorare un popolo per conto del nemico ad un'opera che doveva facilitare una futura invasione del suo territorio era un colmo che l'eroica gente finnica non poteva certo sopportare. E non appena le circostanze lo permisero, la Finlandia scese nuovamente in campo contro il gigante sovietico.

Oltre alle vie di comunicazione già segnalate, nella Murmania, come in tutta la Lapponia, esistono numerosi stretti sentieri che attraversano paludi, boschi, tundre e congiungono fra loro laghi e fiumi, praticabili solo d'inverno a chi è provvisto di sci, impraticabili di primavera, transitabili d'estate da pedoni e anche da bestie da soma.

Qualche favorevole apporto all'esecuzione dei trasporti danno anche le vie acquee che abbondano nella regione, ma oggi la migliorata rete stradale e ferroviaria ha fatto abbandonare quasi completamente la navigazione fluviale.

Solo quando d'inverno le acque gelano dovunque, vengono largamente usate le slitte trainate da cavalli o da renne, con le quali si possono superare anche percorsi di 90 chilometri al giorno, ma pei viaggi di più giornate il percorso medio giornaliero va computato in una cinquantina di chilometri.

Il Governo sovietico, però, non ha mancato di provvedere da gran tempo, all'apertura di una linea di navigazione interna, continua ed efficiente, valendosi dei numerosi specchi acquei esistenti dal Mar Baltico al Mare Artico, da Pietroburgo nel golfo di Finlandia, a Suroki nel Mar Bianco. È il famoso canale di Stalin, che più volte teatro di furibonde lotte nell'attuale conflitto è stato poi inutilizzato dalle offese finniche.

Anche il clima nella Murmania non è sempre così avverso come da molti si ritiene. In tutta la Lapponia — che comprende le parti più settentrionali, (quelle all'incirca al di sopra del Circolo polare artico), della Norvegia, della Svezia, della Finlandia, la penisola di Kola (chiamata anche Lapponia russa) e parte della Carelia orientale — si hanno praticamente solo due stagioni, l'inverno e l'estate, essendo brevissime le stagioni intermedie. Per quasi tutta la Murmania, durante due mesi dell'anno o, volendo essere più esatti, per quasi 75 giorni, dal 16 maggio al 29 luglio, il sole non tramonta e più tardi per circa 50 giorni, si ha la notte continua.

Nel corso della guerra contro la Finlandia numerose basi, aeroporti, strade venivano aperti dai Sovietici sia nella Murmania sia nella Carelia per proteggere e per potenziare la linea di rifornimento del nord.

Per tutto questo la regione di Murmansk ha assunto, nella fase attuale del conflitto, una importanza di primo piano.

Da un lato, le forze finno-germaniche hanno cercato, più volte, con la massima energia di giungere alla ferrovia della Murmania e di intercettarla. Veniva, difatti, raggiunta in alcuni punti del tratto meridionale, quello che corre lungo la Carelia orientale. Fu anche occupato Kienstinki, capolinea di uno dei tronchi che dalla ferrovia murmana si protendono verso occidente. Ma il traffico sovietico veniva deviato per il raccordo, appena ultimato, fra Sorokka e la ferrovia di Arcangelo, e quindi l'obiettivo di isolare Murmansk non era raggiunto, quantunque il porto di Murmansk e la linea ferroviaria che vi fa capo siano spesso sottoposti a violente azioni aeree.

Tuttavia, è ben noto come solo con grande rischio e con gravi perdite, i convogli anglo-americani possano avventurarsi verso Murmansk o Arcangelo, anche partendo dai porti canadesi o nord-americani e seguendo le lunghe rotte settentrionali, attraverso le acque della Groelandia e dell'Irlanda ed il passo fra Spitzbergen e Capo Nord. Occorrono quindici giorni di navigazione e, nell'ultimo tratto, bisogna affrontare l'immancabile offesa germanica partente dai porti norvegesi di Tromsö, Hämmerfest, Varanger, Kirkenes e dai porti finnici di Linahamari e di Petsamo.

Le gravi perdite, subite dai convogli anglo-sassoni nei giorni 13 aprile e 2 maggio dello scorso anno e, anche in date successive, hanno dimostrato quanto sia aleatoria e pericolosa anche tale via di rifornimento.

All'opposto, i Sovietici non sono riusciti ad isolare nè la Finlandia, nè la Norvegia, grazie al valore delle truppe finniche e delle unità germaniche distaccate nella Lapponia settentrionale.

La controffensiva, tentata tempo addietro da forze sovietiche sul fronte dello Svir, e la persistente attività offensiva nel settore di Kiestinski dimostrano come lo Stato Maggiore sovietico si preoccupi della difesa della ferrovia della Murmania, ma anche rivelano come sia vano ogni tentativo sovietico di dare più ampio respiro alla ferrovia stessa.

Le vie transafricana e transasiatica

Esistono altre due vie di possibile rifornimento alla U. R. S. S. da parte delle Potenze anglosassoni, e cioè quella *transafricana* e quella *transasiatica*.

Quella transafricana — per Suez, Iraq, Caucaso — fu per essere perduta dalla U. R. S. S. nella scorsa estate. La vittoriosa offensiva germanica nella regione caucasica (già era stata conquistata gran parte dei passaggi dell'impervia regione) e sul Volga (già questo era dominato dalle artiglierie e dagli aerei delle forze alleate) stava per chiudere nettamente tale via.

Riteniamo, anzi, che si debba essenzialmente a questa grave minaccia, l'ostinata resistenza sovietica nella regione di Grozni e in quella di Stalingrado.

E aiuti anglosassoni di armi, di mezzi e di truppe devono, indubbiamente, essere giunti per tale via alle Armate sovietiche, se queste all'inizio dell'inverno hanno dimostrato una capacità combattiva di primo ordine, tanto da riuscire a far ripiegare le valorose e agguerrite Armate germaniche e romene.

Se gli accessi al Caucaso, attraverso l'Iraq, e l'Iran, non sono nè brevi nè facili, una volta raggiunta la regione di Tabriz, va tenuto conto che questa località è ferroviariamente collegata con Tiflis e da Tiflis si diparte la ferrovia caucasica, che si spinge a Batum, sul Mar Nero, e a Baku, sul Mar Caspio. Da quest'ultimo centro, importantissimo per le sue sorgenti di petrolio, linee ferroviarie, rotabili e marittime portano al centro della Russia. E quindi i rifornimenti potrebbero giungervi abbastanza rapidamente e abbastanza regolarmente.

Quanto alla via transasiatica — per l'Afganistan e la Siberia Meridionale — va subito messo in rilievo la sua eccessiva lunghezza e la sua estrema eccentricità.

Aggiungiamo che l'India, minacciata all'esterno dal Giappone e all'interno dalla sempre latente insurrezione delle sue popolazioni, ha oggi troppo bisogno per sè stessa di rifornimenti per poterne cedere ad altri.

Non mancano comunicazioni ferroviarie nelle regioni russe adiacenti all'Afganistan: dal confine afgano alcuni tronchi ferroviari portano alla linea Krasnovodsk (sulle coste orientali del Mar Caspio) - Samarcanda (nell'Uzbekistan) - Andijan (nel Kirghisistan). Da Samarcanda la ferrovia per Tashkent porta a Samara (ad occidente degli Urali) e di qui a Mosca.

Ma mancano adatti collegamenti fra il Golfo Persico e l'India, attraverso l'impervia zona dell'Afganistan, tutt'altro che propensa a favorire, a scapito della propria indipendenza, l'uno e l'altro dei due potenti vicini.

Riteniamo pertanto che la via più sicura di rifornimento dell'U. R. S. S. sia presentemente quella transafricana, ma la enorme distanza dalle basi di partenza, che non possono essere se non quelle di America, non consente nemmeno a questa via un adeguato rendimento, quale può essere necessario alla resistenza dell'U. R. S. S.

La via più redditizia almeno geograficamente, resta dunque quella dell'Oceano Glaciale Artico e Murmania.

Ma è la meno sicura, poichè ad insidiarla sempre più gravemente, provvedono le forze navali ed aeree della Germania e quelle terrestri ed aeree della Finlandia.

P. S. - Nella toponomastica è stata adottata quella dall' « Atlante Internazionale » della Consociazione turistica italiana.

D'IMMINENTE PUBBLICAZIONE:
MANUALE D'ARMA

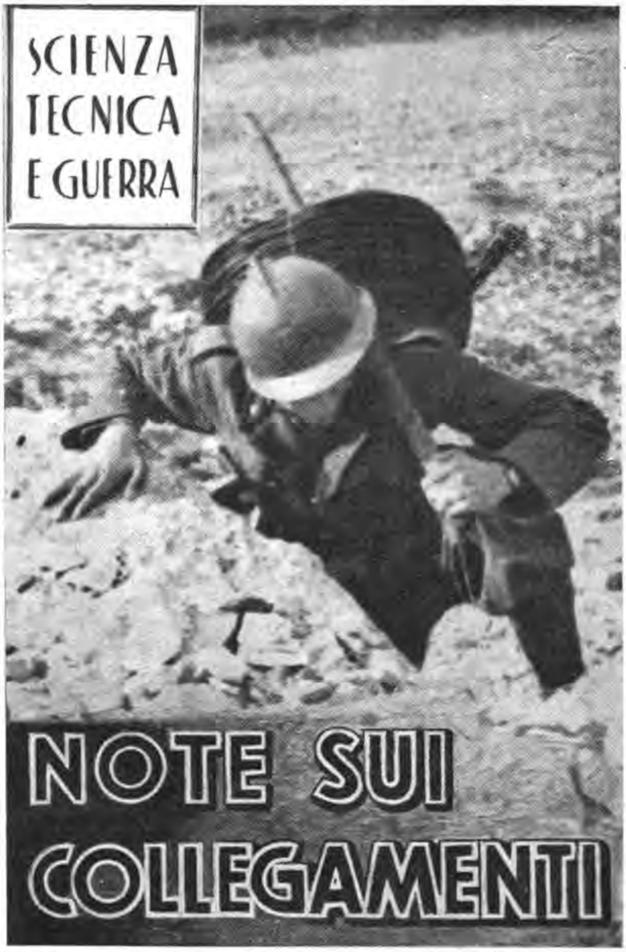
L'ARTIGLIERIA

del ten. col. UGO MARALDI

Nuova edizione ricca di illustrazioni e tabelle, completamente aggiornata e comprendente la descrizione di tutte le bocche da fuoco in dotazione alle nostre unità

PREZZO **L. 15**

SCIENZA TECNICA E GUERRA



NOTE SUI COLLEGAMENTI

del colonnello del Genio Bruno Cappuccini

I. - **Premessa.**

Qualcuno ha recentemente affermato che gli odierni collegamenti sembrano in via di ricondurre la guerra agli aurei tempi napoleonici, sopratutto perchè la radio può ora consentire al condottiero di veder nuovamente l'intero campo di battaglia, per quanto sterminato esso sia.

Questo è vero. Ma fino ad un certo punto.

Non bisogna dimenticare infatti che, mentre il Corso **vide** con i propri occhi, i comandanti del nostro tempo **sentono** con gli orecchi degli altri (telefono, telegrafo, radio, ecc.).

E che il Capo non debba più «vedere», è anche dimostrato dal fatto che i sistemi di segnalazione ottica ancora in voga all'inizio del XX secolo, vanno ormai scomparendo. C'e pertanto, nel secondo caso, un tramite (a filo o senza) che non esisteva nel primo, fra la visione diretta della battaglia e gli organi sensori di chi è chiamato a dominarla.

E qui sta tutto il debole della questione. Perchè non può esservi un tramite che non richieda una preventiva organizzazione, senza la quale nè Morse nè Lord Kelvin, nè lo stesso Marconi in persona, varrebbero ad assicurare, nella particolare ipotesi, l'esercizio delle trasmissioni.

In tema d'impianto, esercizio e manutenzione delle trasmissioni stesse, anche troppo si è scritto e detto, fino ad oggi.

Ma, a dire il vero, non si è concluso un gran che, per il semplice fatto che non è assolutamente possibile adattare il generale al particolare; ovverosia la guerra a preconcette dottrine dei collegamenti.

Perfino in natura gli organi derivano dalle funzioni. E non viceversa. Ne consegue che, in argomento, non è il caso di spendere altre parole, per non correre il rischio di uscir di carreggiata e di scriver troppo.

Interi fiumi d'inchiostro potrebbero, ad esempio, esser versati per dimostrare l'opportunità o meno della erezione in arma autonoma dei reparti telegrafisti e marconisti; oppure per esaltare o stroncare, a piacimento, un qualsiasi mezzo, piuttosto che un altro.

Ripetiamo però che tale bagaglio di affermazioni o di smentite è spesso neutralizzato dall'esperienza. Esperienza che — opportunamente contenuta nei limiti della competizione in atto — formerà oggetto del presente studio.

II. - **I collegamenti del 1938.**

Siamo alla vigilia della seconda guerra mondiale Tutti sono concordi nel ritenere che, fra le principali funzioni del comando, siano da mettersi in prima linea quelle relative ai collegamenti. In fatto di organizzazione però, si è ben lontani dall'essere altrettanto di accordo.

Si guarda quindi con certo interesse alle grandi manovre estive (agosto-settembre 1938) svolte principalmente dagli anglosassoni e compagni, cui meno che agli altri è ignoto l'approssimarsi della tremenda bufera. Al riguardo, cerchiamo di volgerci attorno cercando d'abbracciare, a giro d'orizzonte, l'immenso campo d'indagine avente nel Belgio uno dei suoi cippi confinari (manovre delle Ardenne dell'agosto 1938).

Insegnamenti desumibili da queste manovre:

Notevo'e **impulso alla motorizzazione ed al mascheramento. Preparazione metodica alla difensiva e deficienza di spirito offensivo, da parte delle truppe. Accurati i collegamenti radio, di artiglieria in specie. Meno gli altri.**

Caso tipico: la rete di copertura comprendente:

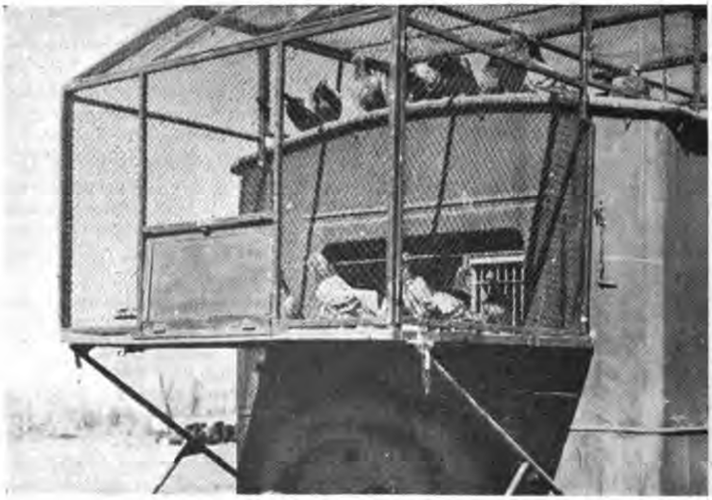
una compagnia r. t. **d'alerte** per la rete di allarme (stazioni ad onde corte e posti di intercettazione);

due plotoni collegamenti (Liegi e Namur) costituiti da una sezione r. t. e da una sezione telegrafisti, per la rete delle posizioni fortificate.

Pertanto: accentuata prevalenza dei mezzi radio, su tutti gli altri.

Ciò posto, vediamo di portarci in Inghilterra (paese del «Signal Corp») ove, fra agosto e settembre, 4 masse divisionali di fanteria e mobili (celeri) stanno simulando uno sbarco in continente, da una parte e la difesa dell'isola dall'altra.

Tema proposto dal War Office: «Dato che l'esercito inglese (riserva strategica imperiale) è destinato soltanto ad agire in rincalzo ad altri, studiare il più appropriato grado di



1. - Carro colombaia.

meccanizzazione, onde far sì che la sua opera sia limitata a fasi poche, ma risolutive».

Giudizi emessi per l'occasione, dai più esperti addetti militari esteri:

Motorizzazione quasi completa della cavalleria;

Assegnazione dei carri alle divisioni di fanteria;

Enorme sviluppo delle trasmissioni radio, su veicoli facilmente identificabili, in quanto provvisti di una antenna alta due metri. Rarissime le linee telefoniche stese in manovra. Notevoli inconvenienti derivanti dallo eccessivo grado di saturazione radio.

I tipi di stazione radio maggiormente diffusi presso i reparti di cavalleria e motorizzati, risultano: l'N. 2 (su autovettura Austin) l'antiquato M. A. (su autocarro Lanchester), il tipo «3» (su auto Leyland Terrier) ed il tipo «9» (dotato di speciale dispositivo per il cambio delle frequenze). Tutte le predette radio, funzionano tanto in telegrafia quanto in telefonia.

Ma abbandoniamo un momento il Regno Unito, per veder di sbarcare in America, nel cui felice dominio vive e prospera un corpo autonomo dei «segnalatori». O, per meglio addestrarci, portiamoci addirittura alla frontiera messicana ove, nel maggio 1938, si stanno esperimentando due nuove grandi unità: una divisione di fanteria ed una di cavalleria, su formazione ternaria.

Ci sarà possibile ricavare, per l'occasione, ammaestramenti come questi:

Ambedue le predette divisioni dispongono di uno squadrone o di una compagnia segnalatori comprendenti: marconisti, telegrafisti, fotografi, colombieri ed addetti alle osservazioni meteorologiche. L'artiglieria largamente dispone di stazioni radio SCR/245, ben riconoscibili per il fatto di aver l'antenna sul lato sinistro dell'autocarro che le trasporta;

In sostanza: mezzi in copia non eccessiva con netta prevalenza di quelli radio sugli altri.

Visto questo, mettiamoci pure in viaggio per il Giappone ove, peraltro, non vi sarà molto da sapere o da intravvedere dato che — come è noto — i soldati del Tenno non son molto loquaci.

Nell'anno di grazia 1938 però, anche tali rigidi custodi del segreto, romperanno la consegna per comunicarci che:

ogni loro divisione di fanteria, comprende, è vero, una compagnia di marconisti, ma dispone altresì di una seconda compagnia di telegrafisti; le divisioni impiegate in Cina ed in Manciuria, hanno alle loro dipendenze (presso lo S. M. delle G. U.): una compagnia telegrafisti; una compagnia marconisti; un reparto colombi viaggiatori ed un plotone ciclisti.

Anche i russi, del resto, parlano abbastanza poco (pur manovrando molto, specie quando gli addetti militari non vedono). Ma sappiamo bene che la strategia staliniana si basa sull'offensiva rapida e sul combattimento di fanteria potentemente appoggiate da forze carriste.

Il che presuppone sistemi di collegamento da fermi ed in marcia altrettanto sviluppati. Ora, quel che in materia han potuto combinare i sovietici non è perfettamente noto.

Sappiamo, purtuttavia, che come unità di grandezza del reparto collegamenti divisionale e dei gruppi corazzati, siamo sull'ordine del battaglione (comprendente, in misura all'incirca eguale, marconisti e telegrafisti).

Si arguisce pertanto che i nostri avversari debbano accordar pari credito ad ogni sorta di mezzi (quantunque l'enormità del loro territorio sembrerebbe indurli a prediligere la radio).

Prova ne sia che, verso la fine del 1937, quel gelato paese, di fronte a 13.270 apparati telegrafici ed a 720 centrali telefoniche interurbane in servizio, presentava una disponibilità di 80 stazioni radio di grande potenza, oltre a 280 interregionali ed a 632 regionali.

Comunque, sta di fatto che, nel 1938, vennero spesi ben 485 milioni di rubli per materiali a filo e senza filo, nonchè per la costruzione di linee, fra le quali meritano di esser citate: la fonotelegrafica Mosca-Khabarovsk (9500 chilometri) e la telegrafica Rostow-Bacu.

Quindi, con ogni probabilità: **eclettismo su tutta la linea.**

2. - Stazione radio alla fronte russa.

Vorremmo dire ancora qualcosa sulla Jugoslavia ma, ci accontenteremo di rappresentare che quell'esercito inclinò maggiormente verso i collegamenti a filo, quantunque si proponesse di estendere l'assegnazione delle radio fino al battaglione di fanteria.

Abbastanza solide risultarono d'altro canto le sue dottrine tattico-tecniche (prescriventi reti distinte per i comandi, l'artiglieria, le informazioni, i servizi, ecc.) e se le cose andarono male, non fu certo a causa delle trasmissioni.

Ed ora che, finito il giro, siam giunti alla frontiera germanica, possiamo pure varcarla, onde metter termine al travaglio. Tanto più che, proprio in Germania, ci verrà dato di trarre ammaestramenti e conclusioni in gran parte diverse da quelle forniteci dagli anglosassoni.

Dicono infatti i tedeschi (naturalmente nei limiti di ciò che può essere impunemente rivelato) che, nel loro paese, i collegamenti vengono effettuati da una speciale «arma delle trasmissioni».

Soggiungono però (onde ammonire gli improvvisatori) che l'arma stessa ha 44 anni di vita, 300.000 uomini in forza ed un comandante installato presso il Comando Supremo (O. K.W.) e munito di pieni poteri, oltre che nei riguardi dei collegamenti, anche per quanto concerne l'intercettazione, la cifra ed il rifornimento dei materiali.

E questo non è ancor tutto. Interessa maggiormente sapere che:

a) la divisione di fanteria tedesca dispone di un battaglione trasmissioni comprendente: una compagnia marconisti su tre stazioni da 100 Watt, otto da 5, quattro da 0,6 e quattro posti d'intercettazione;

2º) una compagnia telegrafisti dotata di 232 km. di filo pesante, 15 leggero, 20 centralini e 144 apparati telefonici;

b) la Divisione corazzata dispone di un gruppo collegamenti su una compagnia marconisti ed una compagnia mista telegrafisti e marconisti;

c) ciascun gruppo esplorante comprende un plotone marconisti su: due autoblindo ad 8 ruote con stazioni da 100 Watt; una autovetturetta con un centralino, due telefoni e 5 km. di cavo; quattro autostazioni da 30 Watt; un autoradio da 20 Watt, con due altre stazioni spalleggiate.

Riepilogando: **alla vigilia della seconda guerra mondiale, la radio riscuote i maggiori suffragi.**

Talvolta arriva perfino a spingere i propri proseliti verso strani fenomeni d'infatuazione.

Non mancan però nemmeno i decisi a proceder " lento pede ,, ed a non far salti nel buio, col relegare in soffitta tutti o quasi tutti i mezzi a filo.

3. - Stazione radio alla fronte greco-albanese.

III. - L'esperienza della seconda guerra mondiale.

È ancora troppo presto per trarre, ai nostri fini, dall'esperienza della guerra in atto, insegnamenti e norme valevoli per l'avvenire.

Sembra però che, suddividendone il corso nei due distinti periodi della guerra lampo e di quella attuale, sia ancora possibile argomentare un qualche cosa di approssimato non disgiunto da una certa attendibilità.

In rapporto al primo periodo, le tragedie delle linee «Alberto» e «Maginot» inducono a sospettare che le famose reti di «alerte» del Belgio non debbano aver funzionato a dovere.

4. - Radio portatile tedesca.

Controllare per credere, l'immatura fine del sistema dell'Eben Emaael, nonchè il rendimento delle relative artiglierie, in casamatta e campali.

O meglio, non è a dire che, nelle ipotesi considerate, la radio non abbia funzionato, Mancò se mai, la sua organizzazione in rete.

Lo stesso dicasi nei confronti dei francesi il cui corrispondente servizio risultò notevolmente impastoiato da norme di corrispondenza e di tutela del segreto, non sempre aderenti alle mutevoli situazioni.

I tedeschi invece (pur giungendo fino a vietare l'uso delle loro radio ogni qualvolta ciò apparve opportuno, ai fini della sorpresa) non si peritarono a trasmettere addirittura in chiaro, quando gli avvenimenti si susseguirono con un tal crescendo, da rendere impossibile od intempestiva l'attuazione di qualsiasi contromanovra avversaria.

Esempio: le modalità di istradamento e di impiego della aviazione germanica su Arras.

Devesi notare però che, nonostante questo uso a raffiche della loro marconigrafia, gli alleati nostri non mancarono di usare il telefono e la telescrivente, perfino durante le travolgenti battaglie della Mosa e della Sambra, Soggiungiamo che le stesse loro divisioni corazzate ebbero modo di impiantare, non appena capitò l'occasione di sostare, sia pur brevemente, qualche linea telefonica.

In seguito, anche sulle alture di Norvegia e sulle montagne di Grecia e di Jugoslavia, i mezzi a filo continuarono a tenere bravamente il campo, ad onta del veloce ritmo caratterizzante quelle operazioni.

Per finire, occorre dire ancora qualche cosa in merito alle campagne di Africa e di

5. - Posto telefonico tedesco davanti a Stalingrado.

Oriente per stabilire che, in ambedue i casi, la separazione delle basi di operazione dai campi di battaglia determinata dal mare, collocò in primo piano la radio.

Ciò non tolse però che, sia in Malesia o nelle Filippine, sia in Abissinia o nel Nordafrica, apposite reti fonotelegrafiche interne non dovessero coesistere con quelle servite da mezzi senza filo.

I giapponesi poi, non mancarono mai di ricorrere, in fatto di collegamenti, alle solite acrobazie, comprese fra l'uso dei predetti dispositivi, e l'adozione dei portavoce in canna di bambù, citati nella relazione glorificante l'eroica resistenza del presidio di Attu.

E, prima di passare oltre, voglia il lettore consentirci di affermare che, quando i vari servizi di informazione saranno in grado di consegnare alla storia i loro consuntivi, il mondo trasecolerà nuovamente, nel constatare di quali altre indiscrezioni ha continuato a rendersi colpevole la radio, nonostante tutti i cifrari possibili ed immaginabili. Ciò premesso, veniamo pure alla campagna di Russia, che sommamente interessa, anche dal nostro punto di vista. Al riguardo, diremo subito che il comando tedesco non credette, forse, che i collegamenti sovietici fossero tali da assicurare l'attaccamento al terreno delle varie forze reagenti e da metterle in condizioni di manovrare offensivamente.

Tanto è vero che il 7 agosto, in Carelia, i finlandesi poterono ascoltare gli ordini trasmessi in russo ad 11 reggimenti, ormai scomparsi.

A dire il vero però inconvenienti anche più gravi derivarono da intercettazioni o addirittura da inserimenti effettuati nelle reti telefoniche. In proposito teniamo a ricordare che gli alleati predetti, sempre in agosto del 1941, essendosi insinuati per circa 5 chilometri dietro le linee russe, in una località sede di stazione ferroviaria, riuscirono a dirigerne per telefono il traffico, naturalmente a modo loro, nell'intento di metter le mani su qualche trasporto di truppe. Di altri particolari divulgabili non si ha nozione.

7. - Centrale telefonica.

6. - Posto telefonico finlandese in Carelia.

Invece i russi riusciron, di tanto in tanto a riprendersi, anche dopo il famoso periodo delle «sacche» che ebbe a causar loro la perdita di oltre un milione di chilometri quadrati di territorio.

Il che indurrebbe a credere che i relativi sistemi di trasmissioni sarebbero stati suscettibili di riordinarsi, parallelamente alle truppe.

Ma, per riordinarsi, dovevano pure disporre di una intelaiatura adibita al servizio civile ed atta a consentire ulteriori miglioramenti e raffittimenti.

Senonchè, in questa materia si sa ancora poco.

È però possibile stabilire che i bolscevichi attuarono — all'atto della entrata in campagna — una specie di silenzio radio (la stazione di Kovno, ad esempio, cessò di funzionare alle ore 18,15 del 21 di giugno 1941). Poco dopo, le radio campali entrarono in collegamento; ma lo stesso slegamento caratterizzante la condotta delle operazioni, non mancò d'influenzare l'organizzazione delle trasmissioni senza filo.

Riteniamo pertanto che la resistenza russa siasi appoggiata a rade, ma solide intelaiature fonotelegrafiche, predisposte di lunga mano. D'altronde, nel campo tedesco, questa cosa è sicura.

Infatti, anche durante il periodo della guerra lampo, le avanguardie germaniche furon sempre accompagnate da squadre di telefonisti, dotate di conduttore leggero.

E devesi appunto a tali predisposizioni, se la notizia della presa di Smolensk giunse per telefono, prima che per radio.

Non è infine azzardato il supporre che le possibilità di resistenza addimostrate dai germanici durante due campagne invernali, siano dovute, oltre che al valore delle truppe in uno col rendimento di una rete ferroviaria ottimamente predisposta, al funzionamento di reti a filo, in cavo gommato od armato e — come vedremo — convenientemente servite da materiali di stazione perfezionati al massimo.

IV. - Evoluzione dei mezzi senza filo.

All'inizio della prima guerra mondiale, l'esercito nostro non disponeva che di una quindicina di stazioni a scintilla, di potenza variabile fra le 1,5 e le 3 Kw. Alla fine, tali stazioni apparivano diminuite di potenza ma cresciute di numero, per lo meno una trentina di volte.

Successivamente, il loro incremento risultò tale da impressionar veramente. Innumerevoli furono infatti, presso i vari eserciti, le innovazioni attuate in tema di alimentazione, di radiorganizzazione, di potenza, di gamma, di adattabilità ai diversi mezzi di trasporto. Talchè, parve realizzato l'avvento di una «era della radio» presupponente perfino una condotta delle operazioni ad uso di quest'ultima (teoria degli schieramenti di artiglieria subordinati ai canali della R. F. 2).

Naturalmente, un assurdo di questo genere non poteva stare nè in cielo nè in terra. Per conseguenza, allo scoppiare della odierna conflagrazione, si stava già per venire, quasi ovunque, a più miti consigli; anche perchè l'evoluzione dei mezzi senza filo (vertiginosamente saliti ad un maximum del tutto imprevisto, in poco più di un ventennio) accennava a stabilizzarsi.

I recenti avvenimenti han poi dato ragione a chi inclinava ad ammettere la superiorità della radio, in talune situazioni e quella del telefono in altre. Il fenomeno bellico, infatti, rifugge da ogni preconcetto assolutismo.

Ricordisi che con l'invenzione della polvere da sparo, sembrò che la guerra dovesse finire. Viceversa se ne parla ancora; e parecchio! Ciò posto, per cavarcela con poche parole (astraendo altresì dai mezzi di minor rilievo, in assegnazione organica alle unità inferiori alla Armata) diremo subito che l'attuale situazione dei più importanti materiali per le trasmissioni senza filo è quella che segue:

— onde generalmente decametriche;

— complessi capaci di trasmettere in telefonia, su onda modulata ed in telegrafia ordinaria e celere;

— alimentazione dalla rete industriale o mediante gruppi elettrogeni, generatori a mano od a pedale od appositi alimentatori;

— aerei di lunghezze proporzionali alle frequenze impiegate e perciò regolabili (a contrappeso, a tamburello ecc.), unifilari, bifilari ed a dipolo;

— istallazioni in cofani o su autovetture;

— portate teoricamente illimitate in telegrafia e sui 1000-2000 km. in fonia (per potenze, nella generalità dei casi, oscillanti sui 1000 Watt).

Ultime tendenze: verso le onde metriche le quali, a parità di estensione di gamma, consentono la realizzazione di un numero di canali maggiore che negli altri casi (oltre a richiedere, in proporzione, minori potenze).

3. - Stazione telegrafica (telescriventi).

Sembra che i tedeschi siano favorevoli all'adozione dei predetti dispositivi, specie per i collegamenti a brevi distanze dei paracadutisti, carristi ecc.

Nel caso di paesi montagnosi come il nostro, occorre però andar molto cauti con le onde metriche, in vista degli ostacoli frapposti dal rilievo allo sviluppo delle trasmissioni, da punti non situati in visuale diretta.

V. - Evoluzione dei mezzi a filo.

Lo scalpore suscitato dalle più recenti conquiste della radio, ha indubbiamente concorso a porre in ombra molti altri mezzi.

Eppure, anche nel campo delle telefonia e della telegrafia militare, sono stati compiuti in questi ultimi tempi, passi davvero giganteschi. Al riguardo, vorremmo intrattenerci a lungo su alcuni particolari di notevole interesse. Ma non lo facciamo per le solite, note ragioni.

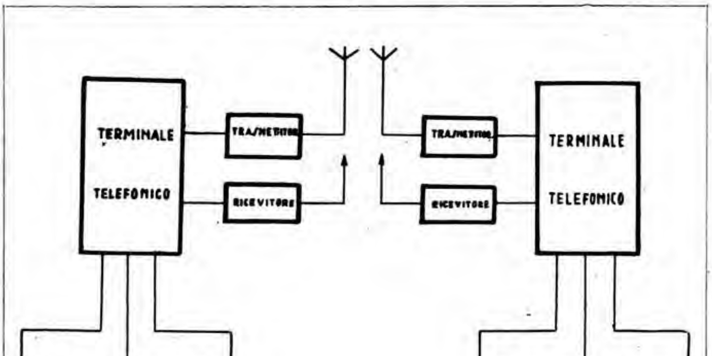
Ci accontenteremo quindi di catalogare i più importanti dispositivi fra quelli cui devesi la rivalutazione dei collegamenti a filo. Dispositivi che riteniamo conveniente raggruppare nelle quattro seguenti categorie.

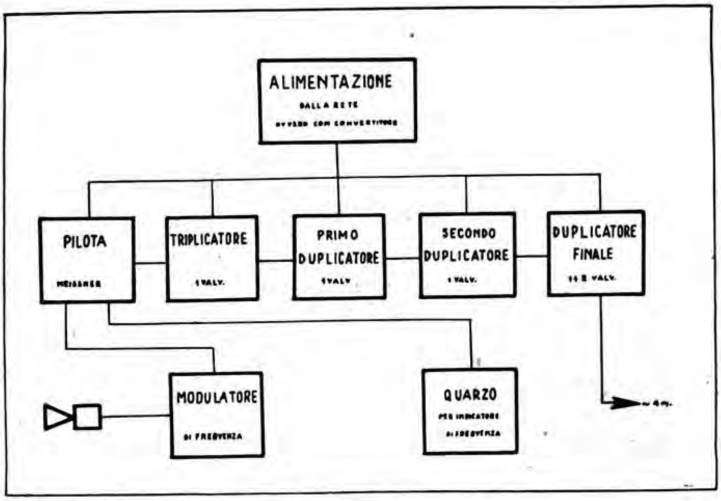
A) Mezzi telefonici.

Tralasciando quanto concerne i comuni apparati, segnaliamo ora questi:

1. - **Centralini telefonici moderni**, equipaggiati anche con disco combinatore, con

9. - Schema di ponte radio.





10 – Schema dettagliato di ponte radio

un certo numero di attacchi per linee automatiche a batteria centrale (spesso multiplate fra i diversi posti di lavoro e provviste di attacchi per qualsiasi tipo di circuito).

2. - **Apparecchiature ad alta frequenza** per la trasmissione contemporanea di più comunicazioni su uno stesso filo, dato che linee aeree ben mantenute, possono servire per frequenze portanti fino a 240.000 Hz. Ciò ammette pertanto la sovrapposizione di parecchi canali (normalmente fino a 5, nell'uso campale). La separazione delle bande di trasmissione, dalla B.F., all'A.F., si ottiene mediante appositi filtri elettrici. Le bande di modulazione delle frequenze portanti vanno, di solito, dai 300 ai 2400 Hz.

11. – Stendimento di cordoncino telegrafico in Corsica.

3. - **Apparecchiature per telefonia segreta,** atte allo svolgimento di conversazioni inintercettabili, ottenute mediante inversione delle bande di frequenza.

4. - **Amplificatori (o ripetitori) intermedi e terminali,** per l'amplificazione delle normali correnti telefoniche. La loro azione è dovuta all'immissione di energia in diversi punti delle linee, a mezzo di appositi sistemi, basati sul funzionamento di tubi elettronici.

Loro requisito essenziale: la fedeltà della riproduzione. Possono essere ad uno od a più stadi di amplificazione e funzionare su circuiti a 2 o a 4 fili. Esistono pure altri amplificatori campal «universali» (intermedi o terminali, pei circuiti a due o quattro fili) costituiti in modo che le commutazioni fra l'una e l'altra sorta di servizio avvengano in breve tempo.

12. – Stendimento in acqua del cavo gommato.

B) Mezzi telegrafici.

Questa guerra ha determinato la sparizione, dal campo di battaglia, di quasi tutti i vecchi, gloriosissimi tipi di telegrafi celeri o stampanti (Wheatstone, Hughes, Baudot ecc.). Li ha detronizzati il «telescrittore» di cui descriveremo, fra l'altro, il tipo comune, separatamente da una delle sue varietà (Siemens Hell) meritevole di apposita segnalazione.

Frattanto, presentiamo all'attenzione dello studioso i mezzi che seguono:

5. - **Telescrittori comuni.** Sono macchine da scrivere comunicanti a distanza, i cui tastl servono a mandare in linea tanti impuisi di corrente, il primo dei quali inizia la trasmissione (secondo il codice a 5 unità) mentre l'ultimo fa tornare il meccanismo ricevente in posizione di riposo. Velocità di trasmissione fino a 420 lettere al minuto (usando zone preventivamente perforate).

6. - **Telescrittori tipo Siemens-Hell**- Il loro principio è analogo a quello adottato per la trasmissione delle immagini. Ogni lettera viene cioè scomposta in 7 elementi, trasmessi con velocità d'impulsi a frequenza fonica (800 periodi) e riprodotti sulla zona ricevente da una spiralina inchiostrata ruotante, in spazi successivi, a fortissima velocità. Questo telescrittore trasmette, senza «sviare», anche su linee fortemente disturbate; ma è meno celere del precedente (150 lettere al minuto) e di uso più difficile, perchè la trasmissione deve avvenire (come nelle Baudot) con una determinata cadenza.

7. - **Centrali per telescriventi.** Quando i telescrittori del secondo tipo (equipaggiati con un generatore a frequenza vocale e con un raddrizzatore) vengono usati in ausilio a normali apparecchi telefonici, la loro immissione in linea viene effettuata ad opera di un commutatore, che esclude od include l'uno o l'altro dei predetti dispositivi. Nel

13. – Sollevamento di palificazioni permanenti in zone allagate dal disgelo

caso di altri telescrittori aventi una rete propria, si impiegano invece speciali centrali telegrafiche, il cui funzionamento non differisce da quello delle normali centrali telefoniche (manuali od automatiche; a seconda delle circostanze).

8. - **Apparecchiature per telegrafia armonica.** Consentono lo sfruttamento di un circuito telefonico per parecchie trasmissioni telegrafiche contemporanee (normalmente 5 o 6, su circuiti bifilari e fino a 12, su 4 fili).

Banda di trasmissione: quella normale telefonica (300–2400 Hz) nella quale vengono ricavati fino a 12 canali, a frequenze vettrici, multiple di una fondamentale. In trasmissione, le frequenze portanti vengono modulate da impulsi telegrafici; in ricezione vengono separate da altrettanti filtri, indi portate ad un raddrizzatore, che fornisce gli impulsi telegrafici a corrente continua.

C) Ponti radio.

9. - Si impiegano per il collegamento telefonico fra località separate da tratti di mare sui 100–200 chilometri.

A tal uopo, vengono sistemate sulle opposte sponde due stazioni radio che, unite ad opportuni terminali telefonici, consentono la corrispondenza dal retroterra.

Onde sfruttate: quelle metriche, le quali esigono pertanto la visibilità ottica fra i terminali o quasi (massimo sito dell'ostacolo ammissibile: 300 millesimi). La trasmissione può avvenire in semplice od in duplice, mediante impiego di due antenne (una per la ricezione ed una per la trasmissione) e l'adozione di frequenze diverse, nei due sensi. Aerei a dipolo o parabolici.

D) Materiali di linea.

I vecchi tipi di cordoncino non sono oggi più i soli ad intersecare in ogni senso il campo di battaglia, specie quando si tratta di collegamenti multipli alle grandi distanze. I principali eserciti dispongono infatti, in questi ultimi tempi, anche di diversi modelli di cavi aerei, comprendenti fino a parecchie diecine di coppie. Ciò consente, oltre ad una rapida messa in opera, il vantaggio di una maggiore telefonicità. In genere si hanno:

10. - **Cavi bicoppia** a 4 fili; isolamento in gomma; bobine di 250 metri, munite agli estremi di giunti a bocchettone, con possibilità di pupinizzazione. Buon funzionamento fino a 100 km (con pupinizzazione). Permettono l'installazione di due circuiti reali e di uno virtuale. Vengono sollevati dal suolo ma, per brevi tratti, possono essere anche interrati. In Russia, durante il disgelo hanno funzionato anche in acqua, previo sollevamento dei giunti.

11. - **Cavi pluricoppia.** Svariatissimi sono i tipi ora in adozione. Il numero delle loro coppie è parimente variabile. In genere: isolamento a carta; conduttori di rame o di alluminio; bobine di 250 metri. Hanno giunti terminali in cassette (complete di separatori, per i circuiti virtuali, destinate) ad essere assicurate alle palificazioni. Esternamente sono quasi sempre in piombo, con armature ad elica di filo di ferro.

12. - **Palificazioni.** Niente da dire, a questo proposito, in più di quanto è universalmente noto, se si eccettua la necessità di conferire una maggiore robustezza alle costruzioni destinate a ricevere, oltre a pesanti fasci di cavi, altri loro accessori (giunti, terminali, cassette di pupinizzazione ecc.).

Fra le provvidenze suggerite dall'esperienza della campagna di Russia, sono da ricordare quelle relative alla manutenzione ed al sollevamento delle palificazioni correnti in zone allagate, durante il disgelo. Nonchè le cure da accordare ai cavi, quando la neve ed il gelo ne appesantiscano le campate.

VI. - Considerazioni.

Poche ma interessanti, soprattutto perchè sono particolarmente dedicate a chi, non essendo proprio del mestiere, non ha né il tempo né il modo di occuparsi degli enunciati problemi.

Eppure, quando la storia di questo tormentato periodo passerà in giudicato, quanti successi e quanti insuccessi militari risulteranno, fra l'altro, dovuti al funzionamento o meno dei collegamenti!

Ciò stante, è da ritenere che — alla stregua delle precedente esposizione — non debba esservi studioso cui non prema sapere, fin d'ora, che:

a) nè il vecchio portaordini a piedi od in bicicletta, né l'agile motociclista, né il colombo od il cane messaggero, possono sparire dalla circolazione, perchè le cose semplici generalmente sopravvivono a quelle che non lo sono;

b) lo stesso non è però accaduto nei confronti delle trasmissioni ottiche, le quali (almeno nell'ambito delle grandi unità) dimostrano di aver fatto il loro tempo;

c) anteriormente al 1939, due mezzi di collegamento (la radio ed il telefono) si accingevano a misurarsi in un duello all'ultimo sangue. Molti davano per soccombente il secondo, ma la lotta è passata per alterne vicende. Dimodochè la vittoria è toccata alternativamente, ai punti, ora all' uno ora all'altro.

Comunque, i sistemi di trasmissione a filo non sono affatto scomparsi dall'uso, come troppo affrettatamente vollero far credere gli esclusivisti della radio, osservandone i meravigliosi progressi.

Per conseguenza (dato che più è stata incrementata la radio, più son saliti in credito i mezzi a filo) tutto fa credere che, a seconda delle situazioni e degli ambienti, i due dispositivi si rassegneranno a regnare or l'uno or l'altro, senza escludersi nè interferire a vicenda.

14. - Palificazione permanente in zone allagate (fronte russo)

d) per contro, nel campo della telegrafia celere, il telescrittore sta ormai per detronizzare definitivamente qualsiasi altro sistema di telegrafia celere stampante.

15. - Manutenzione delle linee durante l'inverno.

Così, con la consegna al combattente di tanti nuovi prodotti della Scienza, il Condottiero può veramente "**sentire**" la battaglia pur non vedendola, semprechè — s'intende — tutti i delicati ordigni all'uopo occorrenti, gli siano stati convenientemente "**organizzati**" in anticipo.

Le molteplici possibilità di risorse offerte dal "Sapersi mascherare"

del ten. col. ROCCO SILVESTRI

Le ricognizioni aeree, anche di alta quota, sono divenute insidiosissime in quanto i perfetti rilievi fotografici, eseguiti con materiale orto-pancromatico e infrarosso, rispecchiano con nitidezza tutti i contrasti della natura e fanno sì che la lettura della fotografia divenga plastica e facilmente interpretabile, specie agli esperti.

Si aggiunga inoltre che, anche in giornate di foschia e poco adatte, per i pochi contrasti di luce, gli obbiettivi luminosissimi e le pellicole all'infrarosso squarciano il panorama nebuloso che si presenta all'occhio dell'osservatore e le fotocopie sono attrettanto nitide come se fossero state riprese in favorevolissime condizioni di luce.

Fig. 1

Sin dall'inizio di questa guerra si è valutato il pericolo presentato dagli aereo-ricognitori e si è cercato e si cerca di mettersi in condizioni tali che i contrasti bianco-nero dell'aereo-fotografia vengano alterati per mezzo delle numerose risorse che il mascheramento offre in tutti i campi.

Esempi del genere si sono già constatati sui diversi fronti (vedi articolo precedente) dove si è operato con accorgimenti tali che gli obbiettivi sfuggissero all'aereo-osservazione che veniva inoltre deviata e confusa dalla molteplicità dei falsi obbiettivi disposti nelle vicinanze di quello vero. In tal modo si è evitato che l'occhio vigile e attento dell'avversario si localizzasse su alcuni indizi, ancorchè tenui e sufficientemente nascosti, che potessero svelare la presenza del vero obbiettivo.

Spetta dunque all'iniziativa del combattente in genere e del mascheratore in specie saper scegliere e sfruttare tutto quanto lo circonda onde rendere la lettura fotografica interpretabile secondo concetti non rispondenti alla realtà.

A questo proposito è bene ricordare ancora che se il rilievo fotografico dell'aereo (specie quello aereo-fotogrammetrico) è in continuo progresso, altrettanto dicasi dei metodi propri al «sapersi mascherare» confondendosi sempre più allo ambiente vario della natura.

Difatti, in qualunque zona, con mezzi semplicissimi ed in tempo relativamente breve, quest'arte costruisce degli scenari simulati che egregiamente si intonano all'ambiente, alla stagione, ed anche alla vita che si sviluppa nel quadro generale di esso. Così dal mascheramento più semplice, come quello che singolo combattente e delle masse, a quelli più complessi ed arditi, di edifici, opere, ecc., non vi sono difficoltà od ostacoli che possono rendere impossibili il mascheramento o la simulazione; si tratta soltanto *di applicazione e di volontà* poichè, per quanto riguarda il materiale, non vi possono essere difficoltà di sorta poichè questo ormai è ridotto a pochi elementi semplici e di facile maneggio.

Chi fosse ancora titubante ed incerto su tale argomento, sappia che chi ha saputo sfruttare bene tutto quanto gli hanno offerto il posto, la zona e l'ambiente, ha raggiunto l'efficacia voluta con facilità e rapidità encomiabile.

Spesso il combattente, per particolari condizioni, può trovarsi sprovvisto di quei materiali che maggiormente si prestano a realizzare mascheramenti anche a breve distanza dall'avversario; ma egli deve sapere che può ottenere ugualmente un effetto mimetico utilizzando in modo opportuno il solo telo-tenda. Tale

Fig. 2

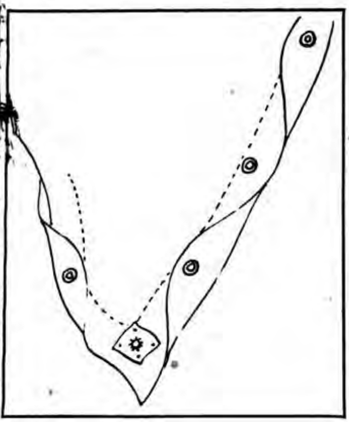


Fig. 3

mezzo può trasformarsi in un vero e proprio «gabbano mimetico» di rapida preparazione e facile impiego in qualsiasi momento e in ogni ambiente. Il mascheramento con esso ottenuto riuscirà tanto più perfetto ed intonato, quanto più sarà sviluppato in lui l'intuito e quanto maggiore sarà la propria capacità di adattamento alle condizioni ambientali della zona nella quale si trova e deve agire.

Si accenna qui, in forma concisa, ai vari tipi tra i più semplici e di più facile attazione per necessità immediate, quali si possono verificare nelle varie fasi di una azione di guerra, riservando ad altra e più completa trattazione, i casi che impongono l'adozione di tipi e forme di mascheramento più complessi.

Si ha quindi nel campo pratico «campale»:

a) *il gabbano mimetico individuale.* — Il combattente, nel suo normale equipaggiamento di guerra ha in dotazione il telo-tenda, telo mimetico regolamentare delle dimensioni di m. 1,80 × 1,80. Per trasformare il telo in gabbano il militare dovrà rivoltare l'orlatura del telo intervallando la bottonatura (fig. 3), poi slacciare i bottoni dell'apertura centrale; indi indossare il telo introducendo la testa nella suddetta apertura (fig. 1). Passerà allora al completamento della mimetizzazione, dopo aver scelto il materiale adatto per intonarsi all'ambiente, ad esempio: ciuffi d'erba, paglia, fieno, cespugli, ecc.; materiale che disporrà, sul telo, introducendolo nei risvolti e negli occhielli, agganciandolo ai bottoni sfruttando qualsiasi opportunità per il fissaggio (fig. 2).

A lavoro ultimato, il combattente si troverà completamente mimetizzato.

Fig. 5

Oltre alla norma fondamentale di intonarsi al carattere ed ai colori dell'ambiente circostante, occorre tener presente che il mascheramento così realizzato deve inoltre:

1) essere stabile e durevole, almeno per il tempo per cui dura l'azione;

2) non intralciare in alcun modo i movimenti e, in particolare, il libero impiego delle armi.

b) *Postazione per mitragliatrice.* — Si consideri ora il caso in cui si debba mascherare una postazione campale di mitragliatrice, essendo ancora sprovvisti di mezzi più idonei e disponendo del solo telo-tenda individuale.

Per procedere al montaggio dell'apprestamento mimetico atto a sottrarre alla osservazione nemica la postazione, gli uomini componenti la squadra dovranno innanzi tutto costruire una intelaiatura di legno servendosi di rami e arbusti sufficientemente solidi o di altro materiale di circostanza, raccolto sul posto (fig. 4).

Detta struttura è destinata a sostenere, in un secondo tempo, quattro o più teli-tenda. Per effettuare la copertura di essa si dovrà prima risvoltare l'orlatura di ogni singolo telo allacciando un bottone sì e uno no, poi passare a completarne la mimetizzazione, guarnendo poi il telo medesimo come già detto sopra, con materiale che si intoni all'ambiente e sia quindi raccolto nella stessa zona d'impiego dell'arma.

Fig. 4

Ultimata questa seconda operazione, si applicheranno sulla struttura i teli tra loro regolarmente abbottonati, ed in seguito i restanti, rispettivamente sui due fronti della struttura, avendo cura che questi non vengano del tutto tesi, ma presentino ondulazioni che possono simulare le irregolarità del terreno. Per ottenere e perfezionare questo aspetto basterà disporre qualche ramo di sostegno dalla parte interna obliquamente verso l'esterno e premente sulla superficie del telo.

La postazione, a lavoro ultimato, si troverà completamente mimetizzata e confusa col terreno (fig. 5).

L'esempio precedente dimostra come, con semplice ma accorto impiego di materiali di circostanza e del solo telo-tenda, cioè di un mezzo di dotazione normale, si possa raggiungere risultati ed effetti insperati, di importanza a volte decisiva nelle azioni campali.

È quindi facile immagginare quali siano gli effetti e quante le cose che si possono occultare e dissimulare avendo a disposizione quelle poche specie di materiale di cui il mascheratore è dotato per sfruttare al massimo la sua «tavolozza di guerra».

Sapersi mascherare con semplicità e con adattamento alle circostanze di mezzi

Fig. 6

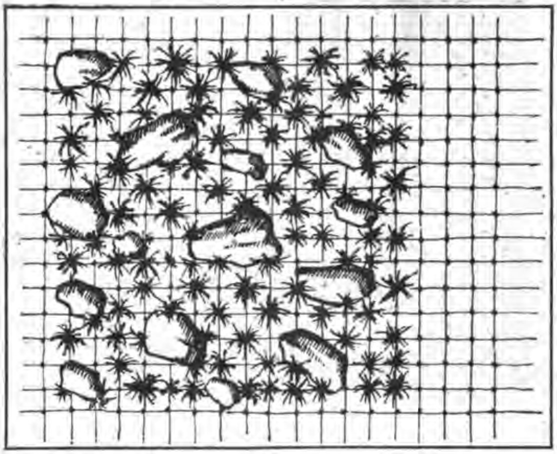


Fig. 7.

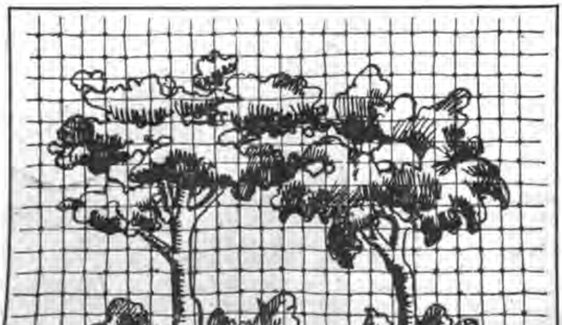
e di tempo, non è difficile quando il combattente si è formato una coscienza propria di mascheramento e sa sfruttare le infinite risorse che ha, in ogni luogo, sempre a disposizione.

Se la disponibilità dei mezzi aumenta, si moltiplicano naturalmente le possibilità, si rendono più vive ed aderenti al vero le soluzioni, più ingegnosi gli espedienti. Così ad esempio il *mantello simulatore* (fig. 6) offre maggiori risorse rispetto al telo-tenda ed è di superiore effetto mimetico per il combattente guastatore che debba esplicare compiti ardui di osservazione e di devastazione nelle immediate vicinanze del nemico che è in continua attiva vigilanza.

Uno di questi mantelli simulatori, per esempio, può essere costituito da un rettangolo di tela qualsiasi, delle dimensioni di m. 1,30 × 1,50 circa. Può avere diversa foggia: a cappuccio, a pianeta o a tuta; l'interessante è che sia facilmente indossabile e non intralci la libertà dei movimenti.

Per confonderlo all'ambiente circostante, su di esso vanno applicati ciuffi di fieno, di erba, di paglia o di altro materiale a seconda della vegetazione circostante e di ciò che si vuole simulare.

Fig. 8.



Al mantello si possono anche applicare ritagli di sughero, di varia pezzatura e dipinti con tinte neutre. Con ciò facilmente si ottiene la simulazione di mucchi di sassi che rispondono bene quando mitragliatrici e fucilieri o guastatori debbano sostare in prossimità di rotabili. Mantelli di tale genere, abbiamo visto già abilmente utilizzati da guardiafili e porta ordini.

Mantelli simulatori si possono costruire anche con semplici reti da pescatore, avendo però l'accortezza di attaccare ai nodi delle singole maglie la vegetazione o il materiale più adatto alla simulazione voluta.

Perfette imitazioni di zone comunque coltivate od incolte vengono ottenute col saper opportunamente impiegare *la rete mimetica italiana* che ormai tutti conoscono e che ha avuto, sin dalle guerre passate, largo impiego. Oggi tale rete, a confronto di quella usata nella guerra 1915-1918, è più idonea, ha una scala di valori cromatici più ampia, di trucioli simulanti, erbe e cespugli non sono più di legno ma costituiti da ciuffi di erba palustre e la rete è fatta di cordoncino vegetale, materiale non solo autarchico ma molto più resistente ed adatto agli scopi cui deve servire. Su tale rete, le cui maglie possono avere dimensioni minime di centimetri 4×4 e massime di centimetri 20 × 20, si possono applicare anche scenografie simulanti i vari aspetti della natura e ogni motivo ambientale (figg. 7 e 8). Tali materiali sono stati sfruttati egregiamente su tutti i fronti dai belligeranti per confondere nella vegetazione ambiente e cose diverse.

Detto materiale mimetico è di facilissimo impiego, è efficace per sfuggire sia all'osservazione aerea che a quella terrestre, è leggero e maneggevole e può applicarsi ovunque.

Per convincersi ancora di più delle infinite possibilità che offre il mascheramento, basta dare uno sguardo a tutti i lavori di dissimulazione eseguiti sullo scenario di guerra sui diversi fronti, dove si sono sfruttate con diligenza le così chiamate «stuoie»; stuoie che in alcune zone sono formate da strisce di legno di castagno (tipo sporta), in altre sono costituite da un intreccio di canna di giunco palustre flessibile. Queste si prestano ottimamente alla costruzione di qualsiasi simulazione. Opportunamente dipinte con tavolozza idonea possono rappresentare, senza tema, qualsiasi cosa e se sostenute da solide intelaiature ancorate, possono mascherare superfici e volumi di mole talora imponente, quali quelli costituiti da depositi di qualsiasi materiale, munizioni, lubrificanti, ecc. (fig. 9).

Fig. 9.

Sia le reti che le stuoie, quando siano adagiate su centine secondo un prestabilito criterio logico, possono assumere le forme che meglio si prestano all'adattamento al panorama circostante, sia esso ondulato o piano, in rilevato o in trincea, a ripiani o a balze scoscese, ecc. ed inoltre imitare un qualsivoglia insieme di costruzioni: in una parola fare assumere all'obbiettivo mascherato l'identica veste topografica dell'ambiente (fig. 10).

Le centine sono di dotazione regolamentare ma possono essere anche costruite con materiale di circostanza e di varie dimensioni.

In quanto alle materie coloranti, oggi specialmente si sono ottenuti prodotti di facile impiego, non solo in quanto solubili in acqua, ma anche perchè offrono lunga resistenza agli agenti atmosferici.

Inoltre sono di facile trasporto, specie quelli, in polvere e sono per lungo tempo conservabili. Hanno infine capacità di opachizzare ed evitare superfici riflettenti favorevoli all'individuazione degli obbiettivi.

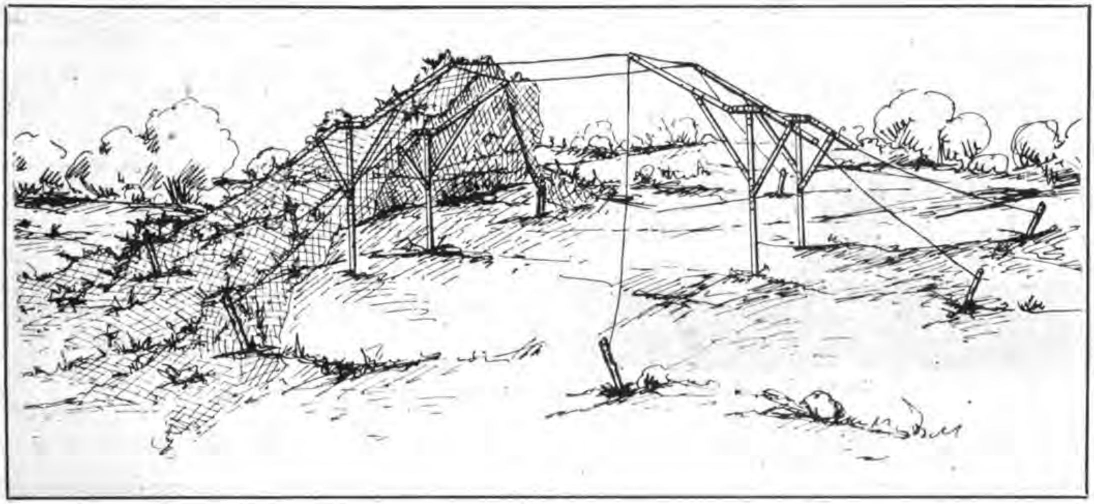


Fig. 10.

La gamma cromatica è stata risolta, molto brillantemente e le mescolanze di impasto sono di elementarissima manipolazione, tanto che sul campo di battaglia possono essere adoperate con rapidità e speditezza tali da ottenere in pochi istanti gli effetti voluti.

A questo proposito si ricordano gli innumerevoli lavori eseguiti nelle diverse zone di frontiera, specie per il mascheramento di reticolati, i quali si presentano come i più difficoltosi per l'occultamento. Questi si possono infatti mascherare ora facilmente per occultamento o simulazione a seconda della zona e della relativa vegetazione predominante.

Rapidissime sono le costruzioni di reticolati simulati in cespugli, dove la vegetazione artificiale spruzzata con colori alla caseina ha assunto la tonalità perfetta dell'ambiente.

In modo analogo si sono intonate le simulazioni occultanti i grovigli di filo per eliminare o confondere le caratteristiche ombre dei paletti.

Ma è specialmente nelle postazioni di armi automatiche, artiglierie ed osservatori, che le possibilità del mascheramento offrono molteplici soluzioni con evidenti risultati positivi, adoperando i materiali più sopra descritti.

Sono vere e proprie costruzioni, anche se eseguite con materiale di circostanza, che si possono far sorgere in un batter d'occhio con buon spirito di iniziativa ed esperto intuito mimetico.

Possono sorgere così capanne, casolari rustici, cascinali, fienili, ecc. simili in tutto a quelli esistenti nella zona nella quale si opera.

Tutto dunque dipende dal saper definire prima lo scopo che si vuol raggiungere, stabilire l'oggetto che si vuol imitare, e sapersi poi provvedere di quei materiali indispensabili al lavoro da eseguire.

Tali condizioni devono essere soddisfatte per tutti i lavori di mascheramento in genere e vanno studiate e particolareggiate maggiormente per le simulazioni o i mascheramenti di grande mole e complessità.

Le postazioni per armi contraeree, le stazioni fotoelettriche, per esempio, hanno avuto, a conclusione di lavori eseguiti, specie in questi ultimi tempi, un mascheramento razionale e sempli-

Fig. 11.

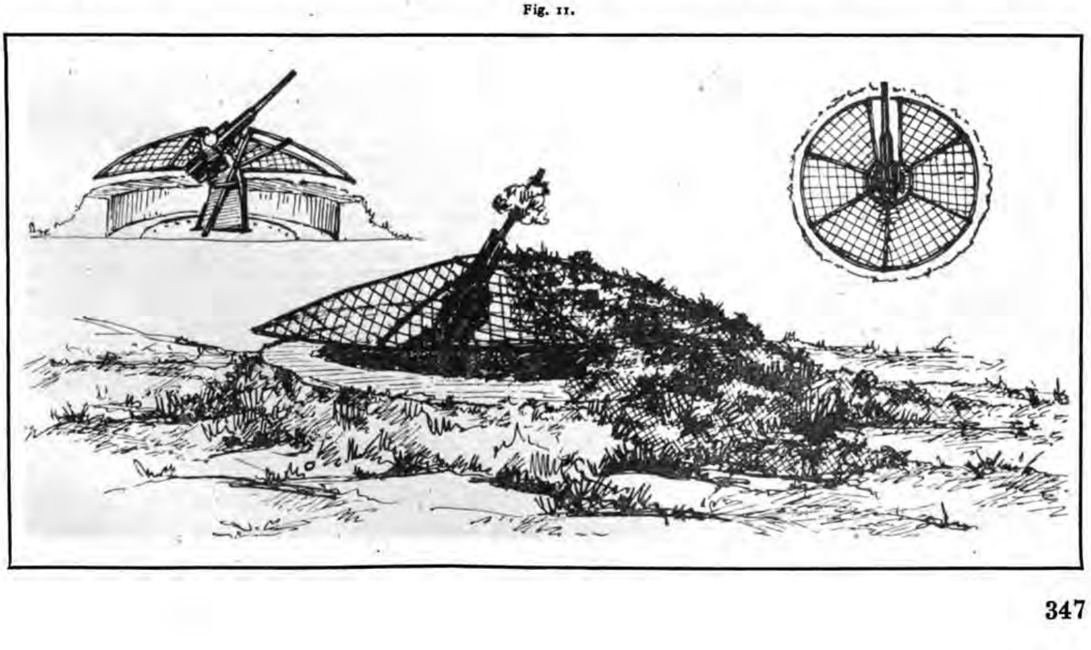


Fig. 12.

cissimo che permette tutti i movimenti sia zenitali che azimutali a seconda del loro impiego e senza menomamente intralciare il movimento dei tiratori e dei serventi. Un esempio viene dato dalla fig. 11 dove il mascheramento è stato effettuato a mezzo di un telaio simile ad ombrel-

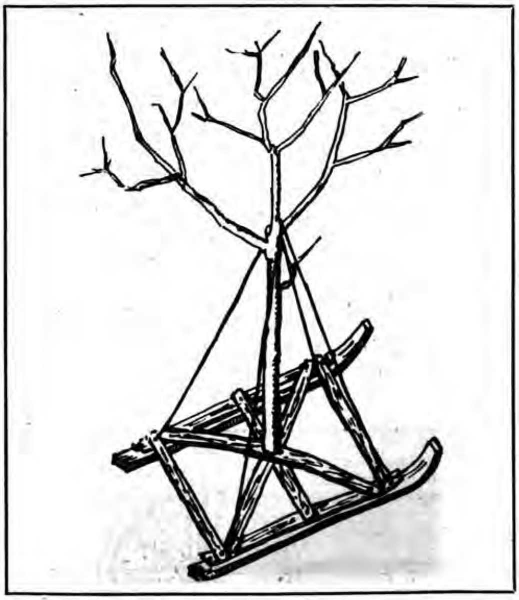


Fig. 13.

lone costituito da centine di legno ed opportunamente fissato al pezzo e guarnito con reti di vario tipo che si raccordano dolcemente al terreno circostante, se piano, o che prendono ondulazioni formanti cespugli o rialzi di vegetazione se il terreno è ondulato. Tale sistema è già largamente in uso ed ha dato prova soddisfacente per le postazioni di ogni calibro (figura 12).

Adoperando ancora i semplici materiali in precedenza sommariamente accennati, si sono ottenuti mascheramenti di grandi depositi di materiale vario costretto a rimanere all'aperto per mancanza di superficie coperta ed in zone esposte all'azione nemica.

Mascheramenti del genere sono costituiti da simulazioni di fabbricati rustici che, disposti razionalmente e dopo uno accurato studio della zona, hanno avuto come risultato la formazione di un vero e proprio villaggio rurale, nel quale non è stato neppure trascurato l'ambiente vita proprio della zona. Con l'accorto sfruttamento degli elementi naturali si sono potuti inoltre ottenere alberi, cespugli e siepi montati su slitte ed armonizzantisi con finte costruzioni rurali, anche esse montate su saettoni scivolanti, (figg. 13 e 14) che hanno consentito un loro rapido spostamento in modo da coprire in pochi minuti la superficie libera di campi d'aviazione o di ampi piazzali ed hanno fatto cambiare immediatamente fisionomia a caratteristici aeroporti ed a vaste zone industriali.

E così adoperando ad esempio candeloni palustri legati assieme con sovrapposti ciuffi di erba palustre o ramaglie varie, si ottengono ottimi galleggianti che, opportunamente ancorati,

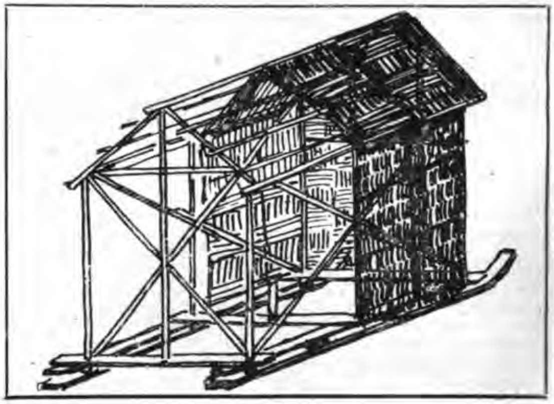


Fig. 14.

hanno dato efficacissimi risultati per la copertura di bacini, laghi artificiali, ristagni d'acqua, fiumi, ecc.

È tutta una serie numerosa di opere realizzata, di risultati conseguiti, di mete raggiunte che si possono ancora moltiplicare ove si pensi allo sfruttamento di altro materiale con diverso sistema di mascheramento.

Ci sarebbe ancora molto da descrivere su quanto è stato realizzato da tutti gli eserciti del mondo in questa arte, non nuova, ma in continuo progresso, che ormai è da tutti considerata valido mezzo per offendere e difendersi e che nel contempo può costituire la massima sorpresa anche per il più esperto ed agguerrito avversario. Appare superfluo aggiungere qui quanto sia importante l'elemento «sorpresa» ai fini della buona riuscita di una azione campale.

Se tutti intendessero il mascheramento nel suo giusto valore e nella sua esatta interpretazione, si avrebbe sicuramente un nuovo ingranaggio utilissimo e realmente redditizio nel funzionamento della macchina bellica.

del col. GIUSEPPE MORMINO

L'ammirazione che ognuno di noi prova per i volatori naturali ha come oggetto non solo la bellezza e la grazia di cui gli aligeri sono dotati, ma segnatamente quella loro prodigiosa facoltà di equilibrarsi e percorrere le vie del cielo senza sforzo apparente, come scivolando verso invisibili misteriose mète a noi vietate.

Un capolavoro di meccanica e di aerodinamica.

Ma ammirare un volatore naturale mentre slitta aereo trapungendo il cielo di silenziosi e stupefacenti ricami è un piacere da poeti e da sognatori che probabilmente non trova presa nell'animo dello studioso il quale in un essere alato vede principalmente un «soggetto» e un campo di osservazione e di meditazione prima che di sentimento e di poesia.

Allo studio anatomico e fisiologico si è aggiunto oggi quello aerodinamico che inquadra il volatore nel suo ambiente e nelle sue abitudini e indaga la maestria che la natura pose nel creare questa macchina volante, costante pietra di paragone per l'uomo e perenne suo cruccio per la superiorità decisa che essa dimostra costantemente sull'ala congegnata.

Cruccio veramente fuori posto se si pensa che l'ala pennuta volava quando gli uomini non erano nati. I cieli erano invasi da stormi e schiere volanti, tutte creature di Dio, e l'uomo non c'era. L'ala dagli aspetti multiformi era adulta ed esperta quando vide nascere gli uomini penosamente striscianti. Sul cielo, allo zenit di quella umanità che si moveva col lento aiuto delle gambe, passavano gli uccelletti dal rapido battito e i grandi rapaci dal volo rombante o dal silenzioso volo librato. Gli uomini erano allora ignudi, ma i volatori si vestivano lussuosamente d'oro di porpora e di turchino.

Nessuna meraviglia dunque che, giunti buoni ultimi a viaggiare per l'oceano fluido, gli uomini debbano ancora pagare mille tributi di catecumeni e imparare da chi più è sperimentato.

In realtà la «macchina» da volo naturale, l'uccello, è un capolavoro di meccanica e di aerodinamica. Lo scheletro, nel quale tutto l'apparato del volo si fonda, è leggero, pur essendo ogni osso, sebbene durissimo, scavato da vuoti privi di midollo. E ogni giuntura è articolata e snodata assai meglio di quelle corrispondenti dei mammiferi. Un uccello può far compiere alla testa un giro di centottanta gradi per ogni lato: e così il suo campo visivo può costituire l'invidia permanente di tutti gli aviatori.

L'intima virtù dei volatori naturali che nasce da un'armonica distribuzione e concatenazione di «congegni» vivi e infinitesimi, è potenziata dalla facoltà di galleggiamento data dalle sacche d'aria disseminate lungo il corpo e che si aprono perfino tra i muscoli e la pelle. Le sacche d'aria sono connesse ai polmoni di modo che durante il volo l'aria calda viene inviata in tutto il corpo.

Le sacche certamente adempiono ad altre funzioni: una è quella di aiutare il volatore ad adattarsi all'atmosfera rarefatta delle grandi altitudini. Più di uno studioso, dopo una ascensione in sferico, ha raccontato che mentre gli aeronauti verso quota ottomila avevano perduto l'uso della vista e i movimenti, alcuni colombi lanciati dalla navicella volavano normalmente.

La respirazione del volatore è quasi governata dall'azione delle ali. Così, mentre un mammifero rimane senza fiato dopo una lunga corsa, un uccello di rado viene a trovarsi in difficoltà respiratoria. Più veloce è l'andatura del volo, maggior quantità di aria ricevono i polmoni.

Come vola un grande rapace.

Altro motivo di meraviglia è il grado di temperatura alla quale si può innalzare il sangue di un uccello, temperatura che per qualunque mammifero sarebbe febbre alta. Il «polso» di un alato è sempre ultraveloce paragonato a quello dell'uomo che ha un ritmo normale di 72 pulsazioni per minuto, mentre un canarino ne ha 1000 e un colibrì 1400. Molte delle energie accumulate mediante queste alte temperature vengono smaltite durante il volo.

La principale forza motrice dell'equipaggiamento di volo risiede nei potenti muscoli pettorali, ma errerebbe chi pensasse alla potenza muscolare come alla maggior fonte di rendimento del volo. Un grande uccello veliero volteggia sopra una distesa di acqua stagnante e, scrutando il fondo, gli approdi, le cale, procede ad ali immote, si lancia a capofitto, risale con impennate vigorose, vira fulmineo e ad ali spiegate attraverso il cielo, quasi abbandonato come corpo morto al capriccio di una corrente ascensionale, e poi d'improvviso si mette a tracciare eleganti ghirigori e repentini voltafaccia.

La potenza e la resistenza dei muscoli hanno gran parte nella manovra e nella velocità della procellaria, dell'avvoltoio e di altri grandi alianti, ma altrettanta ne ha il delicatissimo sistema osseo e pennuto che consente ai volatori le più impensate, agili, morbide mosse, le più sottili sfumature acrobatiche, i guizzi più sottilmente calibrati e dosati.

Penne e piume compongono un sistema aereo così armonioso da potersi più agevolmente intuire che analizzare. Si osservi una penna di colombo. È facilissimo piegarla in due ed appunto questa elasticità estrema la rende adatta a resistere ai forti colpi di vento e le impedisce di creare nocive resistenze alla avanzata. La sua leggerezza è proverbiale, la

sua linea segue la curvatura dell'ala ed è di così perfetta struttura da apparire inimitabile dalla tecnica. Nella sua perfezione ci appare uno strumento sagacemente creato per estrarre da un mezzo estremamente leggero com'è l'aria il potere di sorreggere un grave.

Osservando da vicino un'ala vi si scorge, dopo un esame attento, un gruppetto di penne a sè, quasi nettamente separato dal corpo principale dell'ala. È l'alula che ha muscoli propri i quali le consentono di allargarsi quando l'ala si distende. Quest'ala ha una funzione caratteristica. Finchè in aviazione non fu inventata «l'ala a persiana» o ala supplementare che ha contribuito alla sicurezza del volo umano, nessuno si era accorto che gli uccelli si servivano da secoli dello stesso dispositivo di sicurezza: l'alula.

I volatori più veloci hanno ali essenzialmente strutturate per la padronanza dell'aria, dotate di un alto rapporto di finezza, appuntite e poco curve. Il forte bordo di attacco permette loro di tagliar l'aria e convogliarla nella direzione più opportuna. Se si giudica dai risultati di alcune esperienze, si deve dedurre che le ali più veloci utilizzano l'aria, non soltanto di fianco, ma anche di sopra e di sotto, durante il volo.

Nulla di più istruttivo e gradevole che osservare un grande rapace in volo. Vediamolo, prima, librarsi altissimo al disopra di un vasto tavoliere mentre sovrasta grandi masse d'aria in perpetuo moto. Procede ad ali tese e rigide, compie tratto tratto qualche piccolo movimento: un battito con tutte e due le ali oppure il lieve abbassamento di un'ala sola. Ciò vuol dire che nell'istante del battito il volatore ha sentito diminuire sotto di sè il sostegno dell'aria; ed avrebbe, appunto per deficenza di appoggio, compiuto una caduta di parecchi metri se, guidato dall'istinto, non l'avesse evitata sostenendosi dinamicamente.

Ed ora vediamolo in volo sopra una serie di alti picchi frastagliati e irregolari mentre attraversa i circhi contornati di pareti rocciose dove l'aria stagna come l'acqua nelle cale dei porti. Qui l'avvoltoio è costretto a battere le ali perchè nessuna corrente capace di sostenerlo in aria fluttua in quella zona. Spicca il volo dall'alto di un roccione con grande battere d'ali, attinge una certa altezza e non cessa di rimuovere gagliardamente l'aria finchè non ha incontrato quella corrente che gli è necessaria per mettersi in volo librato. E allora stende bruscamente le ali. Ora si può sorreggere e, senza far più fatica, s'innalza spiralando a perdita d'occhio. Ci accorgiamo mentre la sua sagoma si disegna nettamente nel cielo chiaro che somiglia ad un monoplano. Le sue ali non sono rastremate, le loro estremità non terminano a punta come le ali della maggior parte degli uccelli, perchè le sei o sette remiganti terminali sono di uguale lunghezza e separate come le dita di una mano.

L'utilizzare come questo magnifico campione del volo librato fa le correnti d'aria per innalzarsi senza sprecare energie è ciò che Leonardo chiamava «volo per favor del vento».

La forma dell'ala in tutti i volatori, dal passerotto ai grandi briganti dell'aria, è determinata dall'ambiente e dalle abitudini. Così l'ala della procellaria risulta modellata appositamente per volare nelle regioni dove soffia continuamente il vento che permette a questo uccello di innalzarsi e compiere con tutta facilità le sue scorrerie. Un tipico alato la procellaria: che per abitudini e stile di volo spesso viene confuso col gabbiano, mentre le somiglianze tra i due si limitano all'ambiente e alle comuni condizioni di vita. I gabbiani non si sono mai liberati del tutto dai legami con la terraferma, mentre le procellarie sono le genuine abitatrici delle acque e dell'aria e ignorano quasi l'esistenza dei litorali dove si recano solo periodicamente per la riproduzione. Per resistenza, velocità, grazia di volo non hanno l'uguale. Nei periplì del mondo che spesso compiono sorvolando tutti i mari sotto tutte le latitudini, dalle artiche alle antartiche, le maestose procellarie battono ogni primato di volo, reggendo continuamente l'aria per settimane e per mesi, giorno e notte, posandosi una sola volta a riposare sulle acque durante itinerari che superano i cinquemila chilometri.

Il controllo automatico.

È un prodigio di resistenza che ha origine, tra l'altro, dall'estrema levità e dalla forma di ottima penetrazione nell'aria di questo volatore rispetto alla potenza del suo colpo d'ala. In linguaggio aerotecnico si dice che la procellaria ha un carico alare lievissimo, tanto lieve che se oggi si potesse costruire (ma il desiderio è prematuro) un aeroplano strutturato com'essa, per farlo volare basterebbe un quarto della potenza del motore necessario per un aeroplano dello stesso peso.

Gli uccelli che vivono fra gli alberi e sotto le siepi hanno ali corte e tondeggianti: per essi non è necessaria la finezza aerodinamica dell'ala d'avvoltoio o di procellaria; il loro raggio d'azione è limitato a pochi campi a poche praterie a poche boscaglie dove trovano nutrimento e riparo; l'ala del colibrì e del forasiepi è ala di corto volo che non s'impegnerà mai con le tempeste o con l'uragano, amica com'è dell'aria calma e delle correnti temperate.

Secondo i classici studi di Magnus un uccello è dotato per natura del controllo automatico dei vari elementi fisici che adopera durante il volo. Tale controllo viene esercitato mediante un complesso fascio di nervi che ha sede nei centri bassi del cervello. Il fascio nervoso automaticamente registra all'istante le molteplici variazioni delle correnti aeree e gli spostamenti involontari ai quali il volatore è soggetto in aria, insieme con tutte le infinitesime deviazioni e perturbazioni che solo così possono venir corrette, senza che l'essere vivo ne sia cosciente. È in definitiva ciò che noi chiamiamo istinto che provvede a ricollocare sull'infallibile e invisibile rotaia celeste il volatore quando per caso se ne discosti. Per gli aviatori c'è, in luogo del provvidenziale istinto, il cruscotto automatico che sui moderni aeroplani mette istante per istante l'aviatore sull'avviso quando *qualche cosa* a bordo non va e gli indica nel tempo stesso le manovre che deve compiere per rimediarvi. Ma, mentre l'aviatore deve compiere un lavoro diretto e attento, nello stesso caso il volatore naturale viene rimesso in carreggiata senza che se ne accorga e senza che possa esso stesso individuare quale misterioso avvertimento abbia ricevuto.

Quei piccoli e smaglianti gioielli viventi che sono i colibrì riescono a compiere manovre aeree che soltanto alcuni insetti molto esperti ed eccezionalmente dotati riescono a compiere. Il ritmo del movimento alare di alcuni colibrì è di 75 battiti per secondo. Questi minuscoli volatori possono volare all'indietro, di fianco e sollevarsi sulla verticale come un elicottero. Sono quindi capaci di sfuggire a molteplici attacchi.

Gli aviatori sanno che la manovrabilità in aria è di somma importanza quando ci si riferisce al duello aereo. Durante la prima guerra mondiale i piloti tedeschi aggiunsero un tipico stratagemma al combattimento in cielo: il giro «Immelmann»; e prima che i cacciatori inglesi e alleati avessero imparato il gioco, molti valenti aviatori vi rimisero la vita. Il pilota Immelmann aveva forse appreso il suo famoso cerchio acrobatico osservando il volo caratteristico di alcuni uccelli? Non è improbabile, sebbene il grande aviatore non abbia rivelato il suo segreto.

La velocità, che viene considerata fattore decisivo in molte competizioni di guerra e di pace nel tempo nostro, non è il principale requisito dell'ala naturale. Equilibrio, orientamento, agilità, morbidezza di manovra (maneggevolezza, in linguaggio aviatorio) hanno ben altra importanza per il volatore naturale.

L'uomo moderno vuol sacrificare alla velocità, o v'è costretto, requisiti di valore tanto più elevato. Correre, correre, battere dei primati di velocità pura! Già, ma, e ce ne accorgiamo, questa foga va a tutto scapito di qualità e virtù tanto più solide. Un avvoltoio, un gabbiano, uno sparviero, un piviere, un colombo non fuggono a rotta di collo, ma eseguono immensi percorsi, ma giungono sempre.

La natura ci dà i suoi avvertimenti e i suoi precetti, che sono fondati su esempi viventi. Sta in noi approfittare delle quotidiane lezioni graziosamente offerteci.

Non sono velocissimi gli uccelli: neppure i più forti volatori, anzi! Il prospetto che segue parla chiaro:

VOLATORI	KM. ORARI
Passerotti, fringuelli	52
Gufi, civette	60
Pernici, fagiani, stornelli	68
Anitre	75
Beccacce, pivieri dorati	90
Colombi	100
Procellarie, albatri	150

E le velocità che abbiamo indicato sono certamente al disopra del vero, perchè le correnti aeree contribuiscono il più delle volte ad aiutare gli alati che, istintivamente, si mettono in viaggio solo quando le condizioni atmosferiche garantiscono loro un favorevole itinerario da percorrere col minimo dispendio di energie.

TACCUINO DEL COMANDANTE

XII.

Per esser ascoltati, creduti, obbediti è indispensabile **INSPIRAR FIDUCIA.**

Ma non si riescirà ad inspirar fiducia ai dipendenti se non si avrà anzitutto fiducia in se stessi: **fiducia fondata.**

La presunzione inganna più chi n'è affetto che gli altri; certo non inganna a lungo gli uomini fra i quali il presuntuoso vive ed agisce in modo continuativo. Comunque, essa si smaschera e cade alla prima seria prova: la delusione allora s'accanisce contro l'oggetto dell'immeritato e scaduto prestigio.

Sentimento preparazione azione della massa sono precipuamente fondati sulla fede nel comandante: fede che deve essere e rimanere — qualunque cosa avvenga — incrollabile per virtù di sostanziali qualità pratiche. Le strutture artificiose e posticce, anche se brillanti per colori ed orpelli, non soltanto non reggono agli urti della dura realtà, ma già col semplice trascorrer del tempo si scrostano e si deformano mostrando la falsità della loro pretenziosa apparenza.

Ora, nella vita di reparto, prima assai che esperimenti solenni od ardui cimenti giungano a controllare la solidità delle doti del comandante, queste sono soggette all'azione rivelatrice delle minute vicende quotidiane; poichè non v'è particolare di funzionalità di addestramento di opere che non risenta direttamente o indirettamente dell'intervento o del non intervento del capo.

Tale almeno è l'irremovibile convinzione dei gregari. E quando tra essi comincia troppo spesso a dirsi: « Se il comandante sapesse, non permetterebbe oppure porrebbe rimedio » è tempo che il comandante si scuota e veda più a fondo e non continui ulteriormente a far troppo affidamento sulla capacità o diligenza dei collaboratori. Quella voce lo avverte che sussiste ancora la fiducia nel suo sapere nel suo sentire nel suo retto ragionare, ma che comincia a sorgere qualche dubbio sul suo spirito di osservazione, sul suo acume intuitivo ed anche sulla sua capacità organizzativa.

C'è questo di grave in tal materia: che quanto più tali voci sono giustificate, tanto meno agevolmente giungono al comandante: il « mettersi a rapporto » non è — per i più — cosa molto semplice a decidere ed agevole a realizzare; anche gli umili hanno i loro rispetti umani, e spesso preferiscono vagamente mormorare che esplicitamente denunciare. Occorre perciò che ogni comandante vigili e faccia vigilare molto attentamente per rendersi edotto il più presto possibile. Che se invece egli ha immediate e spontanee sensazioni, ciò prova che le voci sono infondate, e dà a lui il modo di dimostrarlo intervenendo prontamente ed opportunamente.

È molto utile che questa prova d'intuito o di consapevolezza su quanto avviene nel reparto e su quanto sta a cuore ai dipendenti sia data dal comandante sin dai primi contatti con la sua gente, previ opportuni discreti colloqui con diversi elementi opportunamente scelti: il diffondersi allora di una fondata sensazione di chiaroveggenza e di comprensione spazza via o riduce a minimi termini eventuali velleità di abusi di infrazioni di evasioni al dovere.

Questa prova di comprensione o d'intuizione dei fatti in atto o latenti non basta tuttavia a far assurgere la fiducia a cemento inattaccabile, ed a conferire al reparto granitica resistenza ad ogni evento.

È indispensabile nel comandante anche la comprensione od almeno **l'intuizione dell'intima mentalità e della più riposta affettività** dei suoi uomini; sì che questi si sentano compresi pur senz'essere svelati a terzi in quello che le anime — specie nei meno intelligenti e nei meno colti — tengono gelosamente e quasi pudicamente custodito sotto l'apparenza d'una semplicità e d'una ingenuità che ingannano il poco esperto osservatore.

Sulla necessità di questa introspezione non sarà mai troppo richiamata l'attenzione ed orientata la mente ed esercitata la perspicacia dei giovani ufficiali. I quali, già poco avvezzi a scorgere sotto l'apparente monotonia dei fatti quotidiani, quasi anodini nel loro banale succedersi e ripetersi, i moti interni e le sfumature di pensiero che differenziano il minuto comportamento dei singoli, sono ancor più ingannati, nello ambiente militare, dalla uniformità del vestire e dalla uniformità delle posizioni regolamentari.

Nè, per rompere la crosta di queste apparenze, san trovare, spesso, altra via che quella — verso la quale li sospinge l'indole gioviale e li attrae inconsapevolmente la legge del minimo sforzo — di una familiarità esautorante

accompagnata talora da un cameratismo più di espressioni che di affetti, e da una cordialità più ostentata che sentita.

Sentimentalismo di maniera questo, dal quale i più sensati i più seri i più dignitosi aborrono reagendo non di rado col gettarsi nell'eccesso opposto di una rudezza o di un sussiego che nulla hanno a che fare con la burbera bonarietà dei vecchi sperimentati comandanti; i quali, oltre alla perfetta conoscenza del mestiere, posseggono l'arte di guadagnare gli animi conformare i cervelli trascinar le volontà con poche parole e con misurati gesti, in quanto parole e gesti hanno in loro — sempre — realtà di contenuto ed efficacia d'espressione.

Ma anche il giovane comandante può ottenere egual risultato, col vantaggio di una agilità di pensiero di una freschezza di idee di uno slancio di decisione che aggiungono prestigio fulgente alla naturale autorevolezza dell'intelletto pratico. Ciò a condizione di scegliere e tenere la giusta via egualmente lontana dai due eccessi e consistente nell'esprimersi e nell'agire sempre con sincerità senza abbandono inopportuno, con logica senza rigidezze astratte ed inattuabili, con risolutezza senza avventatezza, con serenità senza freddezza, con energia senza violenza.

E questo egli otterrà attraverso ad un **costante paziente riesame** dei propri pensieri dei propri moti interni delle proprie manifestazioni, con un continuo minuto e, ove occorra, anche minuzioso osservare paragonare valutare dedurre riflettere e ritenere, per progredire sempre più in felice connubio tra rigorosa severità di vita interiore e serena vigoria d'azione esteriore.

Soltanto la meditazione sorretta da perspicacia può far le veci — nel giovane — di una esperienza ch'egli non ha, e conferire alla sua attività quel carattere di naturalezza e di sicurezza che esercita sugli uomini un ascendente irresistibile.

Si crea allora, intorno a quel comandante, un'atmosfera di sollecitudine premurosa di alacrità ordinata di silenziosa e rapida operosità, in cui l'errore è prevenuto da un gesto discreto o corretto da una parola sommessa o punito con un semplice cipiglio corrucciato più efficace che un'irosa intimazione di materiali sanzioni.

Una siffatta atmosfera — nella quale in ciascuno sorge, con la fede nel superiore ed in se stesso, la fondata certezza del futuro successo — agisce beneficamente sui quadri conducendoli quasi automaticamente ad un regime disciplinare tutto poggiato sulle forze morali, che non esclude la punizione materiale ma ne fa rimedio estremo ad estremi mali, sì da moltiplicarne l'effetto correttivo sul colpito e l'effetto preventivo sui suoi camerati in virtù ed in misura appunto della sua eccezionalità.

Ne ridonda al comandante un senso di tranquillità non cieca ma pienamente consapevole, che accresce sempre più la esattezza delle sue valutazioni la giustezza delle sue decisioni la sicura visione delle future possibilità. Allora il culto della forza al servizio della giusta causa si impianta profondo e tenace nelle anime di tutti e con esse si fonde in uno spirito collettivo fiero del proprio valore e disdegnoso di ridevoli spavalderie e di meschine glorìole.

Allora l'addestramento il governo disciplinare l'impiego del reparto diventano agevoli ed altamente proficui, poichè allora possono essere pienamente applicati i criteri del **livellamento verso l'alto** e dell'**armonia funzionale** delle capacità diverse e dei temperamenti antitetici.

Allora la giustizia del capo non impone nè tollera la presunzione d'una propria infallibilità — il che sarebbe pretesa di sovrumana perfezione — ma serba ed affina in se stessa tutte le caratteristiche della equanimità della obiettività della proporzionalità.

Soprattutto della proporzionalità, poichè l'uomo per quanto altamente dotato nell'intelletto e nel sentimento non può valutare cose e fatti altrimenti che per paragone e cioè attraverso ad un criterio di relatività. Questa limitazione del giudizio umano è provvidenziale, poichè una giustizia assoluta, e quindi « perfetta » alla maniera umana, dovrebbe assolvere ogni errore ogni colpa ogni reato derivanti da forze capaci di diminuire la libertà di scelta e la cosciente volontà; e finirebbe così, ben presto, col legittimare e scatenare certe velleità bassamente istintive, certe egoistiche tendenze soffocatrici d'ogni nobile — e prezioso anche se latente o debole — sentimento d'umana solidarietà.

Si eliminerebbe cioè il beneficio tutt'altro che raro — anzi diffusissimo — del **superamento del punto critico:** l'uomo sta per commettere un'azione illecita; vi è indotto dal desiderio di un vantaggio contro il quale osta la consapevolezza del danno che ne deriva o può derivarne ad altri; passione e ragione cozzano, e questa è sul punto di soccombere. In quel momento, soltanto una viva benefica emozione od un severissimo salutare mònito possono fermare l'uomo per un istante: per quell'istante che consenta alle forze sane di riprendersi e tenere saldamente il sopravvento.

Ora la forte emozione — derivante in genere da fatti esterni — è rara ed ancor più raramente efficace; il mònito invece che vien dal pensiero d'una pena necessariamente connessa con ogni illegalità — compreso nel concetto di pena il rimorso della coscienza — è più agevolmente e più diffusamente presente alla memoria, specie in un ambiente ove la moralità sia la regola e l'immoralità sia l'eccezione prontamente individuata combattuta repressa stroncata ovunque e comunque si esplichi.

La vittoria della tentazione è data sempre dalla viltà; e questa, più che cattiveria, è sfiducia nelle proprie forze; ma, superato, grazie all'intervento energico d'un fatto o d'un richiamo impressionante, il punto decisivo, sùbito sorge con efficacia quasi prodigiosa la sensazione della vittoria su se stesso, della possibilità di ben fare e della propria capacità a gustare le gioie del ben fare. Sembra fenomeno raro; è invece realtà di tutti i giorni, esperienza di tutti gli animi.

Esempio tipico ne è la vittoria sulla paura da parte del combattente. L'avvicinarsi del pericolo, il suo preannunciarsi con segni terrifici dànno ad alcuni una eccitazione reattiva; ad altri un senso di timore d'esser deboli di fronte all'umano legittimo istinto di conservazione. Qualunque pensiero o senso od evento, che in quel punto intervengano a trattenere l'uomo dall'atto di viltà, bastano per far di lui un combattente vero ed efficace; basta infatti che l'uomo veda dopo il primo istante di emozione la possibilità di sussistere e la bellezza di tenere il proprio posto obbedendo e combattendo non ostante ogni rischio, perchè il

punto critico sia superato e lo spirito s'elevi nella constatazione del proprio valore.

Non pochi eroismi nascono proprio così.

È naturale che in un reparto ove ogni uomo sia oggetto di una azione progressiva graduata e dosata a seconda delle sue caratteristiche delle sue facoltà delle sue attitudini, regni la serenità anche nei momenti più difficili, alto sia il rendimento non ostante ogni difficoltà, resistente ad ogni elemento disgregatore sia la coesione degli spiriti, persistente contro ogni contrario evento sia la fede nel successo definitivo.

In un siffatto reparto nessuna occasione nessuna energia nessuna possibilità positiva è perduta: in esso si verifica la realtà — apparentemente ostica, ma pur da Maestro infallibile affermata — che **chi più ha più avrà.**

Si parla, beninteso, di ricchezze spirituali, e di ricchezze bene impiegate: buon impiego che in tal campo sempre si verifica, poichè chi è ricco spiritualmente è per questo stesso fatto meglio atto a bene impiegare i doni di cui dispone; non solo, ma questi doni vede accrescersi a mano a mano ch'egli li profonde in generosa elargizione, poichè essi hanno il pregio meraviglioso di estendersi e perfezionarsi in proporzione con la spendita che se ne fa. Così avviene in materia intellettuale; così avviene pure in materia morale.

Sembra a prima vista che tutto ciò sia esclusivo monopolio di uomini eccezionali quasi perfetti. Non è vero; è vero invece, fino ad un certo punto, il contrario: l'uomo troppo sano, sfacciatamente sano non ostante ogni disagio ed ogni esterno attacco, stenta a comprendere e quindi a curare i cagionevoli di salute; mentre non c'è medico tanto idoneo a curare una malattia quanto quello che ne ha sofferto egli stesso.

È anzi frequentissimo il caso — specie là dove i quadri sono giovani — che il perfezionamento di essi e l'elevazione dei dipendenti procedano paralleli, sebbene non di conserva data la necessità che ogni fase dell'uno preceda la corrispondente fase dell'altra.

Non affidare ad alcun dipendente incarichi che possano o debbano essere assolti da persona a lui inferiore in grado: tendi piuttosto ad incitare ognuno — consigliandolo ed agevolandolo — a rendersi capace di ben adempiere a doveri di importanza delicatezza difficoltà gradualmente crescenti.

Anche ai fini di questa elevazione di rendimento è di somma utilità abituar se stesso e gli altri al riesame almeno quotidiano di quel che s'è fatto e del come si sarebbe potuto regolarsi per far più e meglio e con minore spendita di tempo di mezzi d'energia.

Anche questa è fonte perenne e vivace di fiducia in sè e nella propria opera.

Consiglia i tuoi uomini a «farsi parte diligente» specie con fini non del tutto egoistici; ma non pretenderlo ove non sia espressamente ordinato da leggi o regolamenti. E ciò perchè è il superiore quegli cui spetta in primo luogo farsi parte diligente nell'interesse dei dipendenti.

Nè v'è scusante nel gran numero di questi, poichè registri scadenzari e piramide gerarchica esistono appunto affinchè nulla sfugga alla attenzione ed alla memoria dei comandante.

E questo è uno tra i modi più efficaci di inspirar fiducia nei propri uomini.

«Fiducia in sè», «fiducia nei capi», «fiducia nei camerati» sono locuzioni sulle quali è opportuna una parola di chiarimento.

Vi sono dei dinamici — apparentemente volitivi, in realtà ambiziosi o semplicemente appassionati di azione — che hanno verso se stessi una fede cieca quasi superstiziosa; se poi le circostanze non li aiutano, sono molto esposti a cadute rovinose.

Perciò la fiducia in qualsiasi persona deve ritenersi come legata condizionata e subordinata alla persistenza in quella persona delle qualità che tal fiducia meritano e giustificano. Sembra una sottigliezza; non lo è, poichè non di rado anzi troppo spesso si affida una nuova funzione od anche soltanto una nuova missione ad un tale sol perchè egli ha dato ottime prove fino allora; e non si pensa e perciò non si osta nè si provvede alla possibilità che circostanze per lui insolite, o addirittura essenza e particolarità del còmpito, siano tali da trovarlo impreparato ad affrontarle e soggetto quindi ad errare.

Questo avviene soprattutto quando per effetto d'una certa abituale superficialità di giudizio oppure per urgenza di avvenimenti si prevenga o si soffochi ogni interno dubbio con la frase addormentatrice: «ha sempre fatto bene!»

Frase dannosa ed ingiusta tanto quanto l'altra diametralmente opposta: «ha fatto male nella tal occasione!»

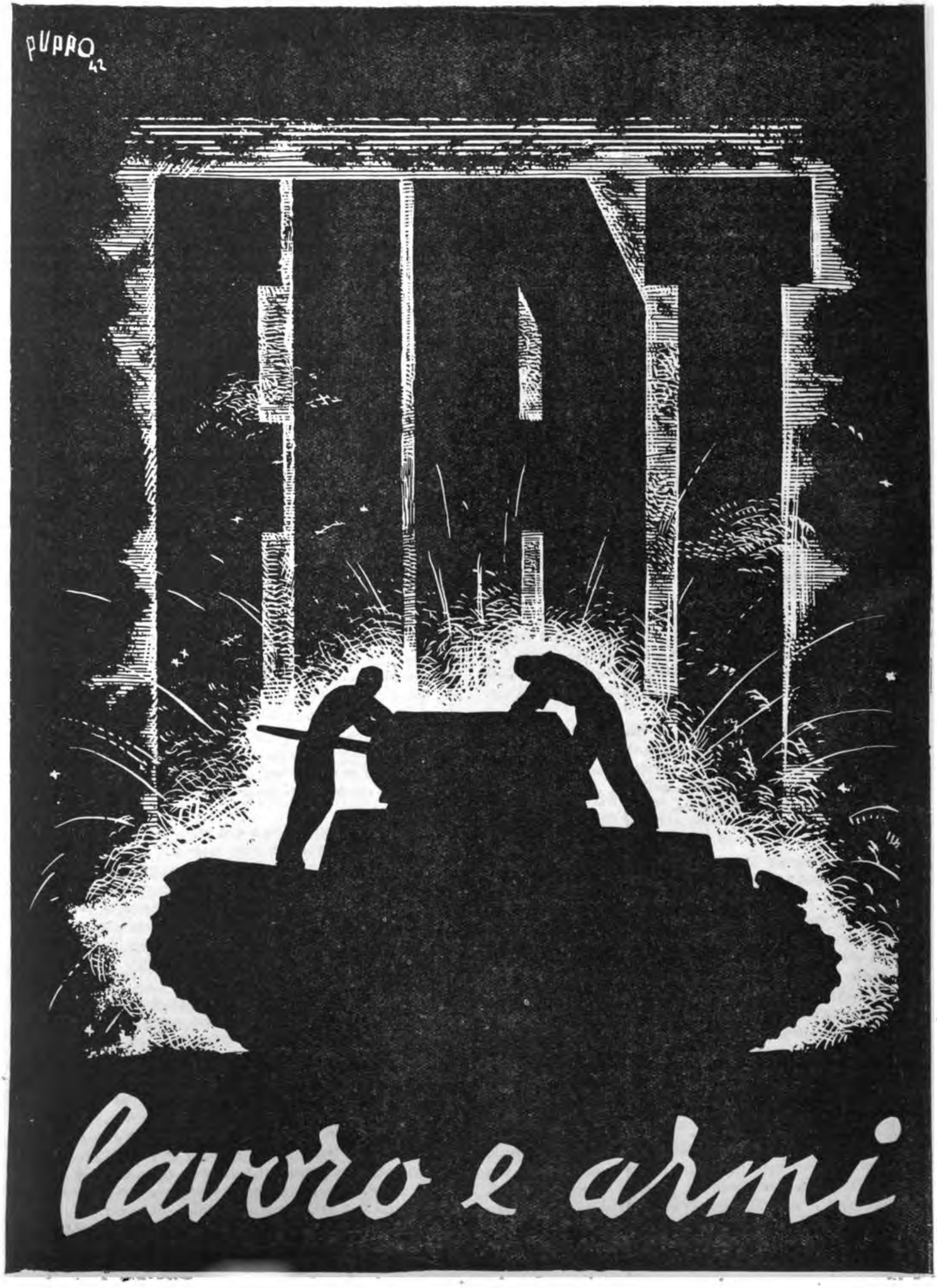
Sentenziose frasi queste — appoggiate a constatazioni in apparenza apodittiche e indiscutibili ma in realtà troppo semplicisticamente sintetiche — prive di quella base analitica che discerne e classifica i risultati in relazione con le cause e con le circostanze; che non giudica gli uomini soltanto a seconda dell'esito, ma soprattutto a seconda del merito anche se questo sia stato neutralizzato da opposti eventi esterni. Quanto male possono fare tali frasi ed ancor più l'abito mentale da cui traggono origine e la prassi applicativa che ne consegue!

Male per i soggetti, ne siano essi lusingati infondatamente o colpiti ingiustamente; male per i loro camerati, poichè ne deriva a poco a poco la convinzione che «fortuna» od «accortezza» valgano più delle solide qualità intrinseche; male grave per la compagine, che resta incrinata e scossa da rassegnazioni tinte di scetticismo o da disgusti appena celati sotto le forme della correttezza disciplinare.

Ma tu, comandante, non vuoi e non vorrai mai alcunchè di simile! tu comprendi e farai comprendere ai tuoi collaboratori che non per dolciastro comodo indulgente criterio di facile perdono ma per alto spirito di equità e di realismo, per coscienzioso dovere di obiettività e di accortezza, si deve sempre ammettere e non mai escludere a priori il fallo dell'uomo probo, la resipiscenza del reprobo, l'errore dell'uomo che mai non sbagliò, il ravvedimento dell'uomo che molto errò.

Non è solo questione di fede nelle forze positive della natura umana: è anche e specialmente questione di fiducia nell'efficacia dell'azione tua e dei tuoi coadiutori.

E la fiducia non risulterà fallace se al retto criterio alla costante volontà al diligente operare vostro saranno luce guida conforto l'esempio dei Capi gloriosi ed il mònito dei grandi Maestri.


PUPPO 42
FIAT
lavoro e armi

Schizzi panoramici speditivi

del ten. col. CURZIO ROMANO (1)

La preparazione: fatti e insegnamenti

II.

Ed ora diamo forma allo scheletro: carne e muscoli portino sulla rigidità delle ossa, sulla durezza degli spigoli, curve e morbidezze indizi della vita che pulsa (figg. 5 e 6). Lo schematismo geometrico di A.B.C. si tramuti nelle gibbosità delle quote elevate, l'inclinata C.D. diventi il pendio dolce e tondeggiante che degrada al piano. Così, con qualche opportuno segno sapiente, si dia il reale andamento ai fossi ed ai valloncelli che rompono l'uniformità del pendio della montagna, mentre un profilo tratteggiato a scalini farà intendere l'esistenza dei murelli di sostegno ai terrazzamenti che tagliano il cocuzzolo antistante, una irregolare linea spezzata che segua la figura dei tetti e del piede delle case perimetrali dell'abitato ci darà il profilo esterno e quello alto del paese. È tutto un lavoro, il nostro, di analisi sempre più accurata di particolari che l'occhio deve seguire e valutare e la mano riportare sul foglio, ma lavoro reso infinitamente più facile, poichè dei profili e dei contorni noi abbiamo già tracciato le linee più essenziali. È allora sarà opportuno aggiungere altri elementi che prima avevamo trascurati: ed ecco, con pochi segni, appaiono i fossi che intersecano il piano.

Con questa fase abbiamo completato il primo tempo del nostro lavoro.

(1) Vedere la prima parte dell'articolo nel fascicolo Aprile-Maggio di "Nazione Militare".

Il precedente lavoro di impostazione del panorama, costituisce il canovaccio su cui ora dobbiamo ricamare la descrizione. E dopo sezionate ed analizzate le linee elementari, costitutive e riassuntive, dobbiamo proseguire nel nostro esame del terreno, occupandoci ora di quanto sta sopra di esso, cioè vegetazione, rete stradale, opere d'arte, ecc. Esame di grande importanza quando si pensi che esso si svolge su elementi spesso contingenti — come, ad esempio la vegetazione durante le varie stagioni — ma che hanno grande influenza sulla percorribilità o sullo sfruttamento tattico del terreno nel suo complesso, oppure in alcuni particolari tratti.

D'altro lato, voler riprodurre integralmente, come appare in realtà, ciascuno degli elementi che dobbiamo esaminare, può rappresentare una vana fatica, oltre al pericolo che, non essendo noi compiuti ed abili disegnatori, ci si possa trovare dinanzi a difficoltà insuperabili, o che, alla fine, il panorama divenga un incomprensibile schizzo, privo di ogni efficacia dimostrativa. Ma siamo ben lungi dal voler compiere un'opera che abbia un valore artistico; intendiamo solo che il nostro disegno *parli*, e che dica, a coloro che dovranno esaminarlo, quali caratteristiche il terreno riprodotto presenti, e sempre in vista di quel determinato scopo che ci siamo prefissi. Anche in questo caso, sarà bene seguire un metodo progressivo.

1. Forme del terreno. — Per ciò che riguarda la rappresentazione del terreno, dati gli scopi ai quali deve servire un rilievo panoramico speditivo, l'abbozzo che abbiamo testè terminato può considerarsi come completo. Da esso un occhio pratico ed abituato a valutare militarmente il terreno, può già rilevare tutte quelle caratteristiche (costoni, valloncelli, pianoro, ecc.) che tanta importanza hanno per l'attacco e la difesa, per la marcia o la stazione. Volendo, e sempre quando il tempo non ci faccia difetto, si potrà rendere con maggiore evidenza la plastica del terreno. Per ottenere questo risultato, si può ricorrere al sistema del chiaro-scuro, abilmente dosando ombre e luci, onde dal contrasto di tono, risaltino le masse ed i volumi del modello.

Ma quando sulle superfici e sui piani disegnati si debbono ancora riprodurre particolari minuti, che, per lo speciale scopo, assumono notevole importanza, allora è necessario ridurre le sfumature del chiaroscuro al minimo indispensabile, onde evitare che la sovrapposizione di segni diversi ingeneri confusione e non permetta una chiara comprensione dello schizzo. Basterà allora che le sfumature del chiaro-scuro siano accennate solo in quei punti ove bisogna rendere con evidenza particolari condizioni della plastica del terreno. Anche se si otterrà quale risultato generale, un disegno nel quale le forme e le variazioni del terreno vengono esagerate assai più di quello che non siano in realtà, ciò, anzichè costituire un difetto, porterà a dare la sensazione comprensiva della plastica del terreno stesso, permettendo di valutarne ogni possibilità di pratica applicazione.

2. Vegetazione. — Il paesaggio che abbiamo davanti agli occhi e del quale stiamo eseguendo la riproduzione è quanto di mai più semplice possa immaginarsi in quanto a vegetazione. Ed è bene che sia così, poichè è necessario cominciare dagli esempi elementari, per giungere gradatamente a quelli più complessi.

Anzitutto la vegetazione è uniforme. Ad eccezione infatti di brevi zone, là ove il terreno è stato dall'assidua

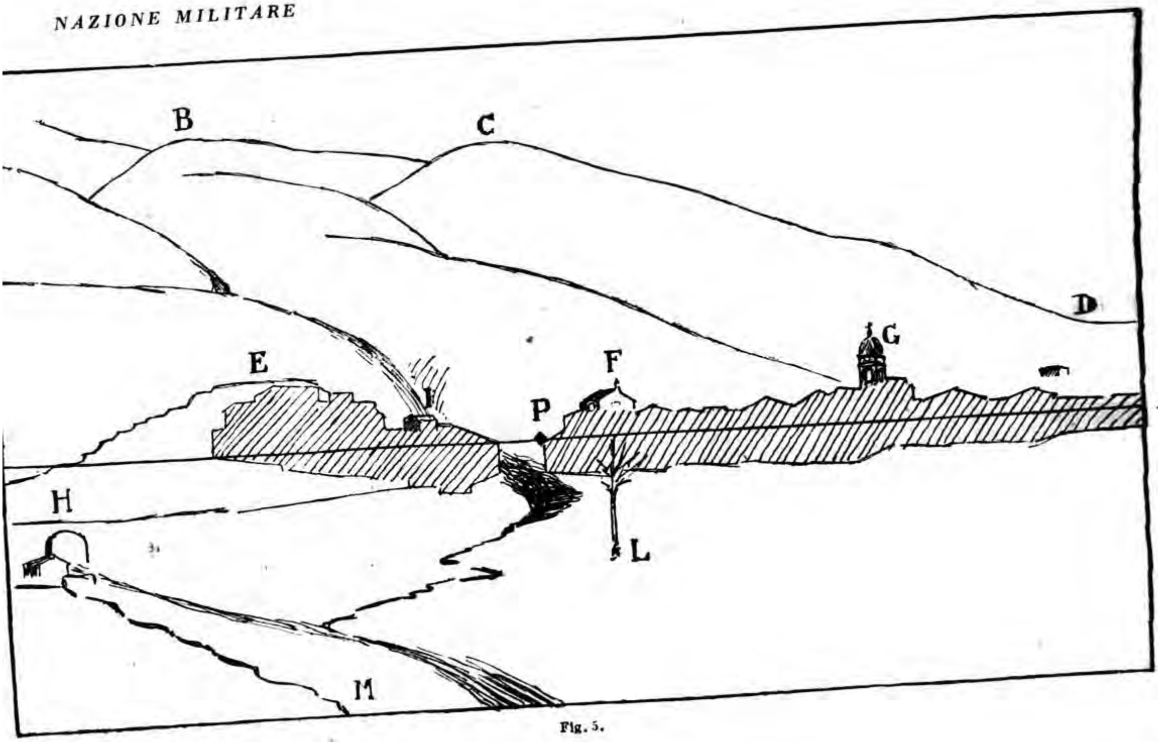


Fig. 5.

Fig. 6.

opera dei coltivatori opportunamente terrazzato, esso è coperto in genere da una boschina che si stende fino quasi alle cime della montagna, là ove la roccia affiora nuda a rompere la coltre erbosa. E poichè siamo nella avanzata stagione autunnale, le piante del bosco, prive assolutamente del fogliame, ci permettono di vedere con chiarezza ogni particolare del terreno sottostante.

Ben più difficile sarebbe la ricerca delle forme del terreno se fossimo di primavera o di piena estate, quando un esteso velario verde ricopre ogni cosa, ammorbidendo, o addirittura celando certe particolarità per noi di grande importanza.

Ma ritorniamo al nostro lavoro. Come abbiamo in precedenza considerato, sarebbe impresa assai ardua il disegnare accuratamente, uno per uno, i tronchi e le piante che vediamo nel paesaggio. E specialmente inutile, poichè non è sul particolare di ciascun albero che deve soffermarsi la nostra attenzione, bensì sulla influenza che il complesso di quello o di quei tipi di vegetazione e cultura apportano nel campo della nostra indagine militare.

Nel nostro caso specifico quindi, dato che la vegetazione non impedisce, sia la visione del terreno, sia quella di elementi che vi si muovono, sarà inutile riprodurre la boschina nella sua integrità, ma limitarne la figurazione solo in quei tratti in cui essa si presenta sì fitta da impedire la visibilità.

Quando ci si trovi per altro dinanzi a folti boschi o a macchie si deve disegnare con la maggiore approssimazione possibile il loro contorno, nonchè tutte le radure che vi sono intercalate; se si usassero particolari segni convenzionali, la comprensione dello schizzo riuscirebbe più difficile, in quanto questo darebbe una rappresentazione e un aspetto diversi da quello che è la realtà.

Così pure se si tratti di appezzamenti coltivati, è necessario delimitare accuratamente il perimetro del tratto o della zona coltivata. Sarà poi cura del disegnatore di indicare con tratti particolari le caratteristiche della zona boscosa o coltivata, affinchè il disegno *parli* il più possibile con chiarezza a colui che lo esamina.

3. Rete stradale. — È ovvia la grande importanza della rete stradale nel nostro lavoro. Le principali caratteristiche si deducono, è vero, dalla lettura della carta topografica, ma esistono pure condizioni particolari, le quali per il loro carattere di contingenza non sono rappresentate, nè lo potevano essere, su una comune levata topografica. Eppure certi rapporti, anche minimi, della sede stradale col terreno antistante per ciò che riguarda, ad esempio, tracciato e visibilità dall'alto, sono elementi che possono assumere speciale valore. Non solo dobbiamo compiere, in tal caso, una accurata analisi di queste caratteristiche, ma dobbiamo altresì riportarle sul nostro disegno, convenientemente marcandole con una relativa esagerazione di proporzioni. Nel paesaggio che abbiamo dinanzi ai nostri occhi non vi sono strade chiaramente definite. Quelle poche però, in corrispondenza dell'abitato, riusciamo ad individuarle facilmente mercè un attento esame, ma se dovessimo disegnarle fedelmente così come esse si presentano al nostro occhio, ben poco direbbe il nostro schizzo a chi lo dovesse esaminare. In effetto tali strade, per essere assai prossime all'orizzonte del panorama, si presentano di profilo; una fedele riproduzione darebbe quindi nè più nè meno che una serie di segmenti orizzontali. È allora necessario che ci innalziamo idealmente ad un punto di stazione che sia più elevato di quello reale, disegnando il tracciato delle strade come se da quel punto le vedessimo. Se il disegno avrà perso un poco della fedeltà, avrà guadagnato tuttavia in ciò che è comprensione del terreno esaminato.

4. Abitati. — In uno schizzo panoramico militare, il valore di un abitato, per ciò che è forma, linea architettonica, è quasi nullo. Sia esso un complesso di costruzioni o una casa isolata, non varrà mai la pena perdere del tempo a disegnare accuratamente la forma esteriore dei muri, il tetto, le finestre, le porte. Un semplice tratteggio che riempia la sagoma data da un accurato disegno dei margini esterni, basterà talvolta ad indicare la posizione su cui l'abitato si eleva, e la sua entità. Esistono tuttavia alcuni elementi costruttivi, come torri, campanili, altane, ecc. che è opportuno rappresentare integralmente, in quanto costituiscono punti di riferimento di grande evidenza. Così pure nel caso in cui alcune delle case dell'abitato costituiscano ben identificati o supposti obiettivi di speciale attenzione; quelle ad esempio, in cui si celino mitragliatrici, qualora il disegno debba rappresentare un tratto di posizioni occupate dal nemico. E dovremo allora porre ogni cura nel riprodurre con la maggiore fedeltà ogni particolare.

Il nostro schizzo panoramico speditivo è ora completo. Ma non dobbiamo dimenticare lo scopo di esso: quello di rendere, cioè nella maniera più semplice e più facilmente comprensibile i caratteri con cui si presenta il terreno nella determinata situazione in cui noi lo abbiamo esaminato.

Sulla base di questo criterio fondamentale, si deve tener presente che una delle indicazioni assolutamente necessarie da apporsi in calce allo schizzo è quella dell'ora nella quale esso è stato disegnato. Oltre al fatto, ad esempio, che l'azione tattica può necessariamente assumere, nel suo svolgimento, situazioni diverse da quelle constatate durante il breve lasso di tempo durante il quale noi abbiamo riprodotto il panorama, v'è altro elemento, puramente fisico, di cui occorre tener gran conto: quello della luce. Ognuno di noi avrà notato quali influenze apporti alla valutazione di un paesaggio qualsiasi il mutamento delle condizioni di luce, durante il corso della giornata. L'accorciamento o l'allungamento delle ombre, i contrasti di tono ora netti, ora indecisi, l'elevarsi di vapori o di brume, sono causa di interpretazioni varie, quasi sempre illusorie, di quello che è l'aspetto reale del panorama e delle sue caratteristiche particolari. Illusorie si è detto, e quindi cause di errore. Ma ciò può essere del tutto evitato quando chi debba poi esaminare lo schizzo dinanzi al panorama reale abbia avuto esatta nozione dell'ora in cui lo schizzo stesso è stato compilato. Infine, sempre in ragione dello speciale cômpito affidatogli, ogni compilatore potrà aggiungere quelle notizie, considerazioni e deduzioni che gli ordini impartitigli e la situazione constatata gli detteranno. Ma anche in tal caso è bene tener presente che, comunque si possa dare nozione di tali elementi di conoscenza a mezzo di semplici segni o di figurazioni comprensive inserite nello schizzo, e sempre che ciò non porti pregiudizio alla efficacia, è quanto mai conveniente evitare di dilungarsi in indicazioni o aggiunte inutili. E quando queste siano necessarie, siano le più schematiche e chiare possibili. Verrebbe a cessare lo scopo di una rappresentazione figurata del terreno e dei particolari contingenti in esso notati qualora l'uno e gli altri richiedessero lunghe elucubrazioni esplicative.

Quesiti TECNICI

LA RIGATURA: Perchè alcune armi hanno la rigatura destrorsa mentre altre, del medesimo calibro, l'hanno sinistrorsa? Ragione della progressività della rigatura del fucile mod. 91.

Ci pervengono frequentemente da ufficiali nostri lettori richieste di informazioni e spiegazioni su argomenti vari, di carattere tecnico, ma che più spesso riguardano l'uso delle armi in dotazione. Nell'intento di soddisfare questi nostri lettori e nello stesso tempo di chiarire al maggior numero possibile di ufficiali questioni talvolta poco note, riteniamo utile ai fini addestrativi di tenere permanentemente aperta questa speciale rubrica.

Le richieste dovranno essere indirizzate alla Direzione della Rivista - Sezione quesiti tecnici.

Le armi da fuoco sono macchine termo-balistiche che utilizzano la forza espansiva dei gas, prodotti da una sostanza esplosiva, per lanciare a distanza un proietto destinato ad agire su un obiettivo; nelle armi:

il proietto è l'utensile che svolge il lavoro utile;

la carica è l'energia motrice;

la canna è l'apparecchiatura meccanica.

Per ottenere maggiore quantità di lavoro utile occorre che il proietto, durante il percorso dall'arma all'obiettivo — a parità di ogni altra condizione — subisca il meno possibile l'influenza della resistenza dell'aria, in modo che perda meno velocità possibile lungo la traiettoria ed abbia la maggiore forza viva d'urto all'arrivo.

Chi fa perdere velocità al proietto è l'aria. A parità di velocità e di peso del proietto, la resistenza che essa oppone è tanto maggiore quanto maggiore è la superficie di incidenza del mezzo che si muove in essa.

Per rendersi conto di ciò, basta metter fuori dal finestrino di un treno in corsa, od altro mezzo molto veloce, una mano, prima di taglio e poi col palmo rivolto verso la direzione della velocità. Nel primo caso, la resistenza dall'aria, che provoca uno spostamento della mano verso l'indietro, sarà molto minore che nel secondo caso.

Questo semplice esperimento ci conferma subito che per ottenere una minore perdita di velocità, occorre diminuire la superficie di incidenza cioè, dobbiamo lavorare sulla forma del proietto che, attraverso i tempi, progressivamente, è stata continuamente migliorata.

Difatti le prime pietre (primo proietto) lanciate, avevano una qualsiasi forma; si scelsero poi quelle di forma ovoidale; le frecce ebbero forma allungata ed appuntita; le palle furono i primi proietti delle prime catapulte, delle prime armi da fuoco.

Le palle di pietra, di ferro o di altro metallo, furono per vari decenni i proietti delle armi da fuoco, in quanto avevano il vantaggio di arrivare sull'obiettivo in condizioni di offendere per azione d'urto, per apporto di calore o di fiamma. D'altra parte ogni altra forma non avrebbe consentito al proietto alcuna stabilità lungo il tragitto, perchè nel proietto sferico in movimento, comunque esso si presenti, la resistenza dell'aria sarà eguale e si applicherà in tutti i punti della sua superficie esterna, ritardando notevolmente, ma egualmente, la velocità di traslazione (v. fig. 1).

Per meglio vincere gli effetti della resistenza dell'aria occorre ridurre gli elementi opposti al movimento. Per ottenere ciò necessita diminuire la sezione retta e dare al proietto la forma più allungata possibile, cioè passare dalla forma sferica alla cilindro-ogivale (v. fig. 2).

Con tale forma, la resistenza dell'aria, che è molto maggiore sulla superficie inferiore del proietto, portava però al capovolgimento dello stesso, ad un frullio, con conseguente minore lavoro redditizio, incostante comportamento e nessuna esattezza.

Ciò è dovuto al fatto che durante il tragitto, il centro di gravità non coincide con il centro di resistenza del proietto, perchè al centro di gravità è applicata la forza di gravità, mentre la resistenza dell'aria, opposta alla direzione della velocità, è applicata al centro di resistenza.

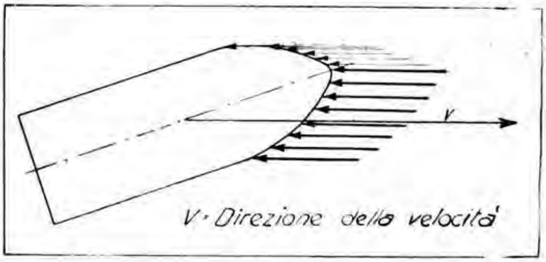


Fig. 2.

Fig. 1.

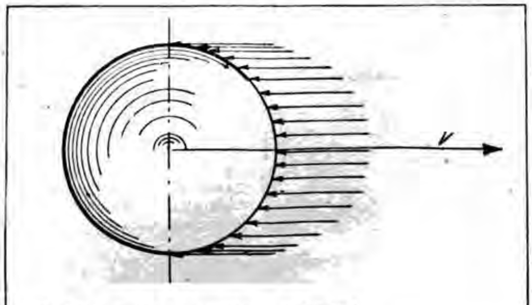
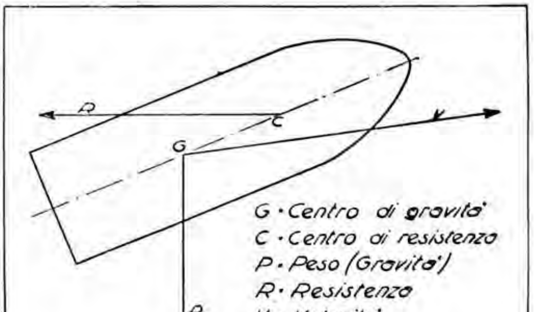


Fig. 3.



Dato il punto di applicazione di queste forze si determina una coppia che tende a sollevare l'ogiva e, quindi, al capovolgimento, al frullio del proietto (v. fig. 3).

Invece, nel proietto sferico, essendo simmetrico, il punto di applicazione delle forze è uno solo, e precisamente il centro di gravità su cui si applicano: la forza di gravità, la velocità e la resistenza dell'aria. Se su di esso, *R* (resistenza) e *g* (gravità) facessero coppia, non si potrebbe creare nessun disturbo, tranne un rallentamento successivo ed un abbassamento (v. fig. 4).

L'inconveniente, insito nel movimento del proietto di forma oblunga, fu eliminato solo per merito del gen. Cavalli che inventò la rigatura, che imprime al proietto, a seconda dell'inclinazione, del calibro e della velocità iniziale, una maggiore o minore velocità di rotazione intorno al proprio asse longitudinale.

Tale movimento di rotazione fa sì che le forze che tendono al capovolgimento del proietto vengano continuamente a modificarsi nel punto di applicazione, sicchè il proietto viene mantenuto stabile sulla traiettoria con l'ogiva sempre nella direzione della velocità.

La *rigatura*, che solca l'anima della canna, deve:

consentire l'impegno delle parti conduttrici dei proietti (corona di forzamento o rivestimenti plastici) in modo da non alterare, deteriorare o rompere le parti conduttrici stesse;

imprimere al proietto una velocità angolare capace di mantenere, non solo la punta del proietto rivolta in avanti, ma di mantenere molto piccolo il valore dell'angolo (Ψ), che l'asse del proietto (O.A.) fa con la direzione della velocità (*V*), tanto da poter ritenere trascurabili gli effetti che tale angolo ha sulla ritardazione del proietto stesso (v. fig. 5).

Perciò la rigatura va studiata in relazione alla lunghezza ed al metallo costitutivo della canna, al calibro, alla lunghezza ed alle parti conduttrici del proietto, alle velocità ed alle pressioni che si verificano nell'interno della bocca da fuoco.

Gli elementi essenziali della rigatura sono:

profilo: righe; profondità e larghezza;

verso o senso: destrorso e sinistrorso;

passo (tracciato o andamento): costante, con inclinazione elicoidale; decrescente, con inclinazione progressiva.

Il *profilo*, che varia a seconda i tipi d'arme, generalmente è a cunetta (convergente al centro), a sezione rettangolare, a piani convergenti all'esterno, ad arco (v. fig. 6).

A seconda del profilo della rigatura, si ha un impegno maggiore o minore della parte conduttrice dei proietti. Il numero delle righe varia in dipendenza della intensità del forzamento, dal profilo, dalla velocità del proietto, dalla lunghezza dell'anima, dall'estensione e natura del metallo costituenti le parti del proietto destinate ad impegnarsi nella rigatura. Concetto da ritenere è che a profilo uguale, più grande è il numero delle righe e meglio il proiettile è guidato.

Le righe, generalmente, sono costituite da un fondo concentrico all'arme e da due fianchi che danno, in massima parte, l'impegno, il senso ed il movimento di rotazione del proietto.

I fianchi, per la specifica funzione, prendono il nome di *fianco direttore* (o di sparo) e *contro fianco* (o di caricamento).

Il *fianco direttore* è quello che durante il movimento dà il verso e su

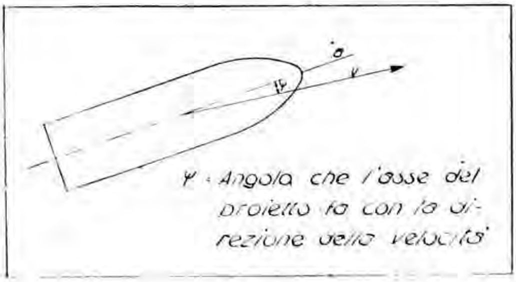


Fig. 5.

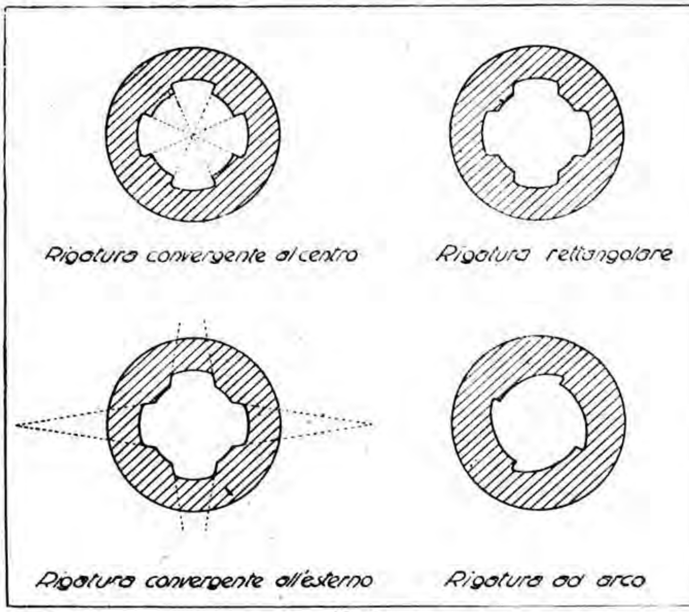
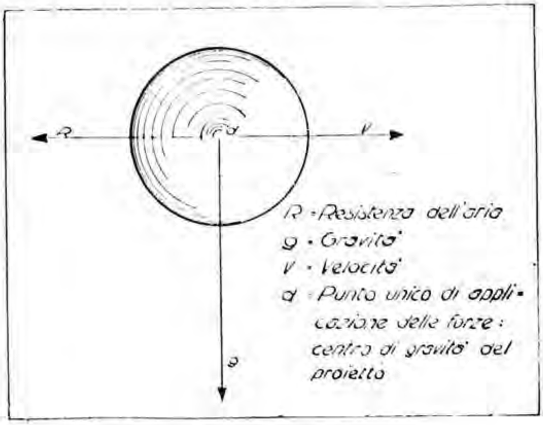


Fig. 6.

Fig 4.



cui maggiormente s'intaglia il proietto. Nella rigatura destrorsa il fianco direttore è dato dal fianco sinistro, mentre nella rigatura sinistrorsa, dal fianco destro, cioè il fianco opposto al senso.

Il *contro fianco* invece, è la parte della rigatura su cui, nel movimento, poggia il proiettile o la corona di forzamento per evitare lo slittamento della canna ed è dato dal fianco destro, nella rigatura destrorsa, dal fianco sinistro, nella rigatura sinistrorsa (v. fig. 7).

Per ragioni di semplicità ai due fianchi si dà lo stesso tracciato, ed il raccordamento dei fianchi col fondo si fa ad arco di circolo per impedire il depositarsi delle fecce e facilitare la pulitura; invece il raccordamento coll'anima si tiene ad angolo, per presentare uno spigolo che produca sul proietto le nervature che devono dirigerlo nell'anima.

Lo spigolo non deve però essere troppo vivo per evitare laceramenti del metallo.

La larghezza delle righe deve essere ampia perchè così le nervature, determinate sulla superficie del proietto, vanno meno soggette a logoramenti e a rotture. Per conseguenza, i pieni, cioè le parti di metallo che separano due righe consecutive, dovrebbero essere più ristretti, ma per ragioni di semplicità, generalmente, si costruiscono eguali ai solchi.

La profondità delle righe è in rapporto inverso al numero delle righe ed alla durezza del metallo costituente le parti conduttrici del proietto, e deve essere regolata in modo da avere un forzamento completo, ma non troppo energico per non incorrere in logoramenti, fessurazioni, scamiciature, perdite di corone di forzamento. Il *verso* o *senso* in cui volgono le righe, può

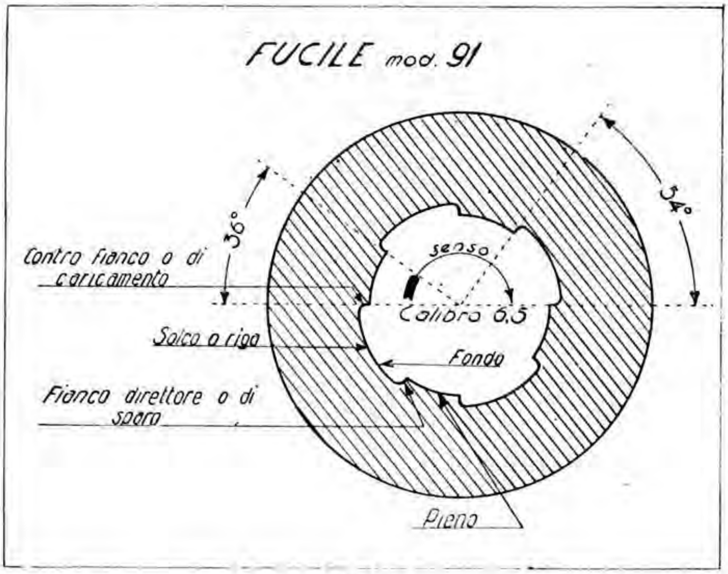


Fig. 7.

essere destrorso o sinistrorso, a seconda che partendo dalla culatta, le righe siano inclinate da sinistra verso destra o viceversa.

Non vi sono ragioni per preferire l'una o l'altra.

Se l'arma è simmetrica, il senso ha influenza *solo* sulla derivazione, perchè – come è noto – nel tiro, la velocità di rotazione del proiettile verso sinistra o destra, genera un allontanamento successivo dell'asse del proietto dal piano di proiezione rispettivamente a sinistra o a destra.

Se l'arma non è simmetrica, cioè quando il centro di gravità cade fuori dal piano mediano, allora si possono costruire le righe in modo da produrre una derivazione, per compenso, in senso opposto.

Per rendere unitario l'addestramento, la fabbricazione, ecc., la tendenza è quella d'avere nello stesso Stato, tutte le armi con la rigatura con lo stesso senso.

Da noi è stata prescelta la rigatura destrorsa, nella considerazione che nei fucili, costruiti in Italia, la derivazione che ne consegue a destra, è controbilanciata da una derivazione del proietto a sinistra, proveniente dalla tendenza che hanno tutti i tiratori ad inclinare l'arma a sinistra per avvicinare la tacca di mira all'occhio.

Nel nostro esercito si hanno in dotazione pezzi di artiglieria che, pur avendo lo stesso calibro, hanno rigatura a diverso senso: destrorsa o sinistrorsa.

Ciò è dovuto al fatto che tali pezzi ci sono stati forniti da Stati in cui era stata adottata rigatura a senso diverso da quello adottato da noi. E se ancora alcuni di tali pezzi continuano a costruirsi in Italia con rigatura sinistrorsa, ciò è dovuto all'impianto del macchinario esistente.

Oggi i pezzi moderni, ideati e costruiti in Italia, hanno invece tutti la rigatura destrorsa.

Il *passo* di una rigatura è rappresentato dalla distanza intercorrente tra due punti in cui la medesima riga taglia la stessa generatrice (v. fig. 8).

Quando la distanza varia tra una spira e l'altra e il passo diminuisce dalla culatta verso la volata, si dice che il passo è *decrescente* e la rigatura ad *inclinazione progressiva*.

Quando invece la distanza non varia fra una spira e l'altra e il passo è sempre uguale dalla culatta verso la volata, si dice che il passo è *costante* e la rigatura *elicoidale*.

Lo sviluppo su di un piano di un passo della rigatura si chiama *tracciato* od *andamento*.

Il tracciato di una rigatura elicoidale è rappresentato da una linea retta, mentre quello della rigatura progressiva è rappresentato da una linea curva, che può essere circolare, parabolica, logaritmica (v. fig. 9).

L'inclinazione è *costante* nella rigatura elicoidale; *crescente* nella rigatura progressiva (v. fig. 8).

Dovendo il valore dell'inclinazione di una rigatura, come è noto, essere tale da imprimere al proiettile una velocità angolare capace di mantenere non solo la punta del proietto sempre rivolta in avanti, ma da rendere trascurabili gli effetti della ritardazione sul proietto, possiamo ritenere, come concetto generale, che l'inclinazione delle righe varia col variare della velocità di traslazione, col variare del calibro, col variare della lunghezza del proietto e con la lunghezza della canna.

Quindi l'inclinazione deve essere tanto più grande quanto più piccolo è il calibro, quanto più è lungo il proiettile, quanto più corta è la canna, quanto minore è la velocità iniziale. Ciò per il momento minore d'inerzia dei proietti piccoli e la minore stabilità di quelli lunghi.

Esaminati gli elementi essenziali di una rigatura e la loro funzione, vediamo qual'è il criterio che guida i costruttori nel fare rigature progressive anzichè elicoidali e viceversa.

Nella rigatura elicoidale l'inclinazione, sempre costante, ha valore sensibile, che va aumentando, fin quasi al triplo, verso la volata.

Perciò il maggiore forzamento del proiettile nella rigatura *elicoidale*, si ha nei primi istanti del moto, cioè quando il proiettile comincia a penetrare nelle righe; in quella *progressiva* il forzamento è invece continuo, per l'inclinazione sempre crescente delle righe.

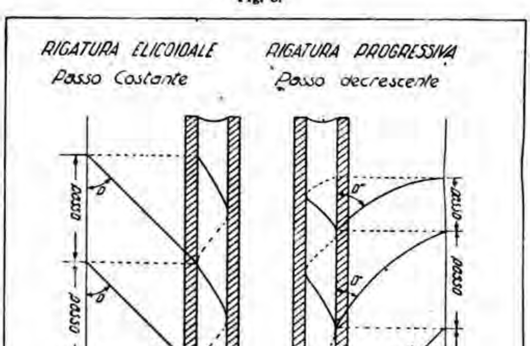
Nel primo caso il proiettile incontra maggiore difficoltà a procedere nei primi istanti del suo movimento e quindi i gas, dovendo espandersi in uno spazio più ristretto, esercitano maggiori pressioni sulle pareti della canna; nel secondo caso – rigatura progressiva – il proiettile avanza più facilmente per la minore inclinazione delle righe e permette ai gas di svolgersi, fin da principio, in uno spazio maggiore con conseguente minore pressione massima.

Nelle armi a canna lunga (maggiore di 100 calibri, es.: fucile mod. 91) a piccolo calibro, il proietto fa poco più di un giro, subendo, le parti conduttrici di esso (rivestimento), lungamente l'incisione da parte dei pieni della rigatura.

Cosicchè, in queste armi, se l'inclinazione è costante, le incisioni da parte dei pieni della rigatura, venendo ad essere sulle medesime generatrici, potrebbero creare, tra la superficie esterna del proietto ed i fianchi della rigatura, un «vento», attraverso cui, i gas sopravanzerebbero il proietto nello l'interno della canna e farebbero perdere molta della potenza balistica.

Per il vantaggio di avere all'inizio un andamento d'impegno dolce e con conseguente diminuzione di pressione massima (oggi, diminuzione di piccola entità data la progressività delle cariche di lancio flemmatizzate), per ovviare all'inconveniente della sfuggita dei gas attraverso il «vento», da noi si prescelse la rigatura progressiva che ha all'inizio un'inclinazione molto minore (fucile mod. 91: inclinazione iniziale 2°; finale 5,50°) e che offre un forzamento continuo perchè, il proietto, nel movimento lungo l'anima, s'intaglia sempre su punti differenti.

Fig. 8.



Per contro, tale rigatura, offre lo svantaggio

d'essere di più difficile progettazione e lunga lavorazione;

di forzare continuamente il rivestimento del proietto che, se non è unito fortemente al nocciolo della pallottola, tende a « scamiciarlo »;

di logorare la canna eccessivamente in volata, perchè per effetto del raccorciarsi del passo e quindi dell'aumento dell'inclinazione della rigatura, si ha un progressivo aumento della velocità del proietto che, per conseguenza, produce un maggiore attrito e una più rapida usura.

Oggi però, per le pregiate caratteristiche dei materiali impiegati, che ci dànno la possibilità di avere canne di alta resistenza; per l'impiego di cariche di lancio flemmatizzate; per la limitata lunghezza delle canne rispetto al calibro (sono chiamati fucili le armi lunghe più di 60 calibri; moschetti quelle da 50 a 60 calibri; pistole quelle di lunghezza inferiore); per facilità di lavorazione dell'arme e del proietto; per dar più lunga vita alle canne, le tendenze sono decisamente orientate alla rigatura elicoidale.

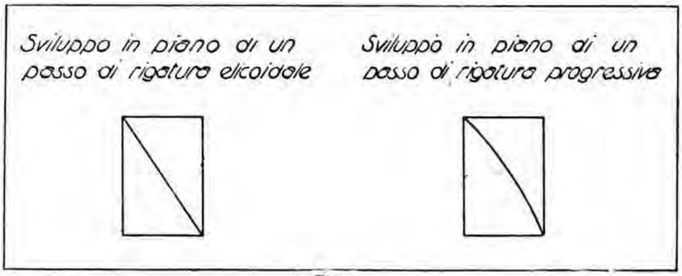


Fig. 9.

Difatti le armi moderne, ideate a costruite recentemente in Italia (fucile mitragliatore, mitragliatrici, fucile mod. 41, ecc.) hanno tutte rigatura *elicoidale.*

NOTA – *Per maggior conoscenza dell'argomento si rimanda al volume « Nozioni elementari sulle generalità delle armi da fuoco » del col.* Giuseppe Carpitella, *edito dalla « Tipografia Regionale », Via Principe Amedeo n. 126, Roma.*

Un UTILISSIMO COMPLEMENTO del Manualetto

COME SI LEGGE LA CARTA TOPOGRAFICA

che tanto successo ha avuto e continua ad avere fra la grande massa degli ufficiali è:

COME SI ESEGUE LO SCHIZZO PANORAMICO SPEDITIVO

del Tenente colonnello **CURZIO ROMANO**

Questo Manualetto, espone in forma chiara e suggestiva un **facile** e **pratico** metodo per eseguire schizzi panoramici, cioè per fissare nella carta, con rapidità comprensiva, le caratteristiche del terreno e tutti quei particolari che possono essere di ausilio a chi dovrà poi preparare e guidare l'azione. Siamo certi che questa iniziativa di **"Nazione Militare,,** incontrerà il più vasto consenso fra i nostri lettori e soprattutto fra i **GIOVANI UFFICIALI** e gli **ALLIEVI UFFICIALI**

Il Manualetto è in vendita al prezzo di L. **3,50.** Per ordinazioni superiori alle 100 copie sarà accordato lo sconto del 10 per cento. Inviare ordinazioni alla Amministrazione della Rivista **"NAZIONE MILITARE,,**
Ministero della Guerra – Via Napoli, 39 – Conto corrente postale n. 1-12030

Il concorso a premi

I carristi a Quota 731

del Cap. ALFONSO V. GIARDINI

È stato recentemente proiettato in Italia un cortometraggio intitolato: **q. 731;** la quota che è stata teatro di tanto olocausto offerto, nel nome della Patria lontana, da tanta nostra bella giovinezza durante la guerra contro la Grecia.

Nello svolgersi delle inquadrature l'apparire in primo piano, proprio sulla quota, di un carro armato con i cingoli contorti e lo scafo squarciato da un'esplosione colpisce e sorprende chi guarda, poichè pochi sanno che quel carro fu il primo e solo violatore della quota e che vi rimane a testimonianza immutabile e sempiterna dell'ardimento dei carristi della « Centauro ».

Nella seconda decade del marzo 1941 pur sotto l'urto che lo scrolla e lo scuote il nemico continua a resistere, avvinghiato da rabbia tenace a posizioni che già dalla natura avevano avuto di che essere di per se stesse forti. Tra queste, di eccezionale importanza la quota 731 di Monastero, il cui possesso avrebbe aperto la strada di Klisura.

Giorni e giorni di attacco delle fanterie non avevano avuto successo. Il nemico aveva accresciuto la naturale difesa della quota mediante lavori di fortificazione campale, sistemando accuratamente le armi, tutte incavernate e protette in modo da sfuggire quasi totalmente alla neutralizzazione del fuoco d'artiglieria. E la lotta si ripeteva con estrema violenza, un attacco dopo l'altro, aspra, sanguinosa, terribile, inesausta, costando perdite amarissime, senza che si riuscisse a snidare il nemico dalle sue ben munite trincee.

Si pensò allora ad un attacco di carri.

Il terreno si poteva chiamare proibitivo per un'azione del genere ed i carristi non nascosero le difficoltà fin troppo ardue: pure accettarono il compito con entusiasmo, tralasciando, come loro abitudine, ogni soverchia considerazione dell'ostacolo, protesi solo nell'anelito di strappare la quota ai greci.

L'onore e la riuscita dell'azione furono assegnati al IV Battaglione carri M/40, già distintosi alla fine di gennaio in una precedente azione su Klisura dove aveva trovato morte gloriosa il tenente Ugo Passalacqua, Medaglia d'Oro, e che fino al termine del febbraio con incessante, diuturna, oscura lotta aveva impedito e rintuzzato ogni tentativo avversario di penetrare nella valle Vojussa durante tutto l'infuriare dell'offensiva greca su Tepeleni.

L'attacco, che a causa del difficile terreno venne limitato a un ristretto numero di carri (due plotoni composti di 3 carri ciascuno), veniva ad assumere piuttosto le caratteristiche di un colpo di mano, giacchè fattore preponderante del successo doveva essere la sorpresa prodotta dall'impiego dei carri, inatteso o addirittura inconcepibile in quella zona.

Gruppi di arditi dovevano seguire l'avanzata dei carri per sfruttare il successo, rastrellare il terreno e mantenere la posizione fino all'arrivo della fanteria.

Dopo alcune ricognizioni eseguite nelle due notti precedenti, la notte sul 19 marzo 1941 i carri si portavano da Glava a Ciaf el Ciciocut e di lì col motore al minimo, andavano cautamente ad acquattarsi sotto Monastero.

I greci come loro abitudine di notte, non tiravano.

Alle quattro del mattino i carri ridotti in cinque, avendo uno durante il trasferimento riportato un guasto al motore, iniziavano l'azione.

Oltrepassato Monastero, i tre carri del primo plotone piegarono a destra e scesero in un vallone dal quale avrebbero dovuto risalire sulla q. 731 dall'altro versante, sfruttando la traccia di un sentiero segnato sulla carta topografica.

Ma il tenacissimo fango albanese l'immobilizzò durante il tragitto impedendo loro di giungere fin sulla quota.

I due carri dell'altro plotone, col comandante sottotenente Alberto Galli, puntavano invece direttamente sulla quota seguendo il crinale più esposto al tiro avversario ma che sembrava avrebbe offerto minore difficoltà alla marcia del carro.

L'alba si annuncia livida sui morti e sui vivi illuminando lentamente la quota indomabile che attende dalla giornata altro sacrificio ed altra gloria.

Il primo carro intanto si inerpica sul terreno: i cingoli si tendono, slittano, si riaggrappano, vivi come muscoli umani in una sovrumana fatica: il motore freme, ruggisce rabbioso, ansima spossato, si riprende.

La vergine terra della quota, fino allora inviolata non vuol soccombere: oppone alla prepotente marcia del suo conquistatore una resistenza fredda, dura, ostile, disanimata.

Il pilota, un sottufficiale di 19 anni che ha insistito per essere scelto a portare il carro del suo tenente nella rischiosissima impresa, è tutto teso in uno spasimo attento e vigile; le mani serrate sulle leve, vibranti, rapide e pur misurate nello strappo; l'orecchio ansioso al palpito del motore che è la vita del carro, l'occhio avido ad ogni particolare del terreno che possa offrire maggiore appiglio.

Il suo respiro è mozzato dai denti aridi; il suo cuore gonfio d'anelito pesa sul cingolo affinchè pieghi la materia, s'apprenda, s'attacchi.

A distanza utile il cannone e poi le mitragliatrici iniziano il fuoco: una musica di allegrezza che stempera sui volti asciutti dei carristi il sorriso di una letezza da troppo tempo attesa.

Giunto sulla quota il carro si scagliava sulle postazioni di armi automatiche, dei mortai, schiacciando, distruggendo, travolgendo tutto, mentre i greci dopo un disordinato e vano tentativo di contrassalto si davano alla fuga e fra gli scoppi all'equipaggio fremente ed esultante giungeva il « Savoia! » degli arditi del capitano di Borbone Parma, Medaglia d'Oro. E il grido era tanto veemente ed alto da superare l'urlo della battaglia.

Per circa mezz'ora la quota veniva solcata in tutti i sensi, arata dallo scafo vittorioso.

Ma intanto dalle alture circostanti si era scatenato un violentissimo fuoco di repressione che faceva ribollire il terreno intorno al carro; i pochi arditi rimasti, erano costretti ad appiattarsi nelle buche; non erano giunti i carri che avrebbero dovuto salire dalla destra; anche il secondo carro a poca distanza della quota aveva dovuto arrestarsi non riuscendo più il pilota a far «attaccare» i cingoli su quel terreno infame.

Dal Mali Trebiscines pioveva un uragano di fiamme; ed era come se nei solchi aperti dal carro sulla quota ora una gigantesca mano sovrannaturale seminasse fuoco e piombo con largo gesto sterminatore. Le fanterie ne furono fermate e il carro, rimasto a far da bersaglio, non aveva altra soluzione che tentare il ritorno.

Ma qui, come in una antica favola mitologica la quota violata trasse la sua vendetta. Dal segreto della sua terra una mina esplodeva sotto il carro; ne schiantava lo scafo squarciandolo con una immensa ferita, mentre i cingoli si contorcevano come membra umane nell'ultimo disperato sussulto.

Sulle leve divelte, bagnate di giovanissimo sangue, il pilota anima del carro, è preso dalla sua stessa morte: sulle mitragliatrici dalle voci ormai spente il mitragliere si è piegato per sempre con stanco sfinito sorriso.

L'ufficiale ha una gamba spezzata e una larga ferita sopra l'occhio sinistro, il porgitore ferito in più parti del corpo.

Tutto il giorno la quota rimane in possesso del carro muto ed inerte la cui sola presenza bastava a spaventare il greco ed a impedirgli di avvicinarsi, come non ci si accosta al leone morente per tema dell'ultima zampata.

A notte inoltrata l'ufficiale trascinandosi sul terreno riusciva a raggiungere le nostre linee, mentre il porgitore veniva rilevato più tardi da una pattuglia di carristi. Ciò era possibile perchè il nemico a notte alta non aveva ancora osato rioccupare la posizione a prova che la missione affidata ai carristi era stata pienamente e vittoriosamente compiuta.

Il Generale comandante del IV Corpo d'Armata emanava il seguente ordine del giorno:

« Gli arditi del 31° Fanteria e l'aliquota dei carristi che hanno raggiunto e oltrepassato la q. 731 sono degni del nome di soldati.

Essi hanno ben meritato dalla Patria.

L'azione di sorpresa è riuscita « brillantemente ». Se la q. 731 non è rimasta in nostro possesso le cose non sono certo da attribuirsi a chi con tanto slancio l'aveva conquistata. Non si disanimino i bravi fanti e carristi, purtroppo la guerra si impara facendola. Ciò che anche oggi non è riuscito, riuscirà domani mettendo in opera altri mezzi ancora.

Sondare – Spuntarla è necessario come il pane, a meno che non si vogliano perpetuare i dolorosi sacrifici dell'infinito.

L'eroismo di fronte alla fortuna o sfortuna non muta di tempra ».

Sulla quota scabra, irta di croci e di memorie il carro mutilato, senza retorica d'iscrizioni, muto ma vivo monumento d'acciaio, rimane e rimarrà sempre a custodire la gloria dei carristi che con esso, osarono l'inosabile.

E vinsero.

Rassegna delle FORZE ARMATE

Pantelleria - Lampedusa

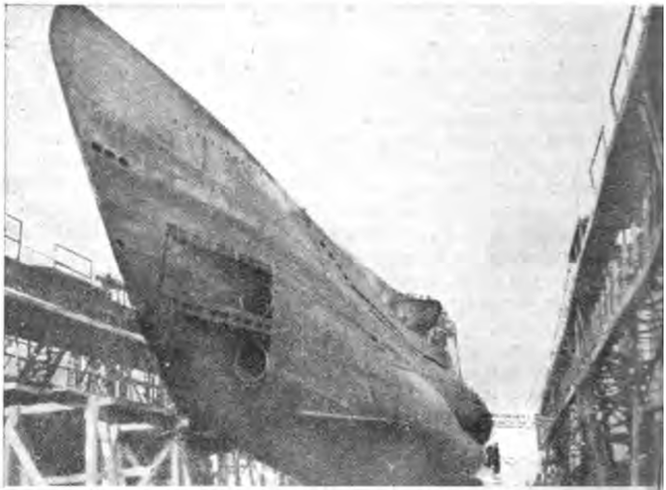
Modesti baluardi posti dalla natura a difesa avanzata della Sicilia e fortificati da noi principalmente per servire quali punti di appoggio aeronavali lungo le rotte fra la Sicilia e l'Africa.

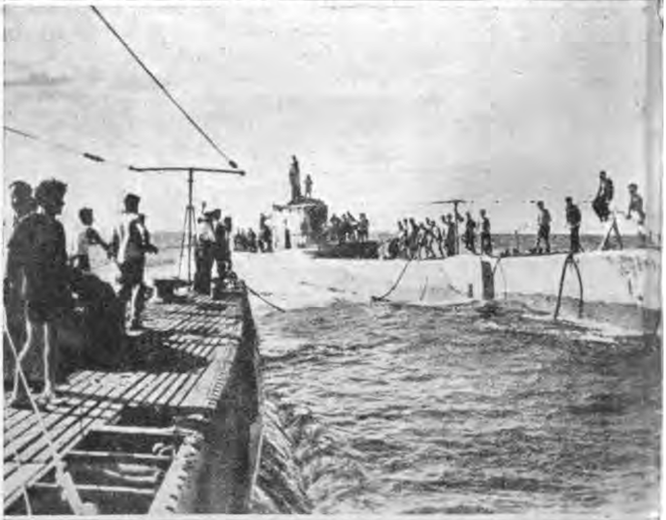
Pantelleria fu « scoperta » come strumento militare solo pochi anni or sono e fu in un primo tempo dichiarata zona di preminenza aeronautica. Un Generale dell'arma aerea, ne ebbe infatti il comando e furono intrapresi lavori per aeroporti e piste di lancio, ma di fronte alle difficoltà inerenti al terreno roccioso, che non permetteva di costruire in grande, il Comando dell'isola fu assunto dalla R. Marina, mentre l'Aeronautica vi manteneva un aeroporto più che altro destinato ad ospitare aerei da caccia col còmpito di pattugliare le rotte africane.

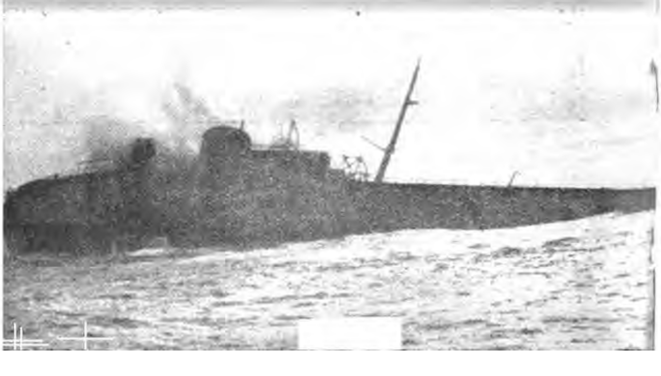
Anche dal lato militare marittimo, l'isola di Pantelleria non rappresenta certo un gran che. Nel suo piccolo porticciolo continuamente battuto dal maestrale, non vi è possibilità di ormeggio neppure per torpediniere o sommergibili e solo modesti natanti (Mas – dragamine – motozattere) vi trovano un po' di ridosso. Senza bacini di carenaggio, officine di riparazioni ed importanti depositi di combustibile e di viveri, Pantelleria era solamente un punto d'appoggio.

Questa nella realtà l'importanza militare e l'efficienza bellica dell'isola che la propaganda nemica ha voluto far assurgere alla altezza di Malta, o comunque a quella di una importante base aero-navale. Certo che il possesso di Pantelleria ci ha notevolmente giovato, quando il mantenimento della Libia imponeva un continuo traffico di convogli, che comportava la necessità di una scorta aeronavale ed una attività di dragaggio nei bassi fondali del Canale di Sicilia, ma oggi la sua caduta, dal lato militare non ha la minima importanza per l'Italia. Anche il materiale bellico che può essere stato catturato dal nemico non è certo di grande valore. L'isola infatti affidava la sua difesa unicamente a batterie di medio e piccolo calibro, antiaeree e navali. Nessun cannone di grosso calibro si annidava fra le rocce dell'isola e nessuna opera importante proteggeva i forti difensori dell'isola. Poche migliaia di uomini un congruo numero di cannoni era tutto quanto di militare conteneva Pantelleria: tuttavia il nemico non ha creduto prudente tentare lo sbarco con azione di forza. Ha preferito adottare una tattica prudenziale e solo dopo bombardamenti aerei veramente formidabili ha cercato di sbarcare, trovando una resistenza relativamente debole solamente ed unicamente perchè il presidio da vari giorni era del tutto privo di acqua da bere. Distrutti gli impianti di distillazione e venuta a mancare l'acqua delle cisterne, a causa della eccezionale siccità, i rifornimenti idrici si sono dovuti assicurare con invii di cisterne dall'Italia. Còmpito oneroso e gravoso, che non poteva essere mantenuto senza gravi perdite che non valevano certo l'impresa di tentare di conservare Pantelleria. Giustamente pertanto il Comando Supremo ha ordinato all'Ammiraglio comandante, già ferito durante i combattimenti, di cessare la resistenza.

Pantelleria e Lampedusa restano nel pensiero e nel cuore di chi correndo sul mare insidiato, avvistava con gioia le cime quasi sempre avvolte nelle nubi o nella nebbia della prima o la verdeggiante pianura della seconda, perchè erano







Dall'alto in basso: NUOVO SOMMERGIBILE IN CANTIERE
RIFORNIMENTO AD UN SOMMERGIBILE IN PIENO OCEANO
UNA GROSSA PETROLIERA NEMICA, COLPITA A MORTE

queste due terre che offrivano il primo saluto della Patria che attraverso queste due estreme propaggini italiane, sembrava tendere le materne braccia verso l'Africa Nostra. Questa era la ragione che le rendeva care ai naviganti. Oggi esse sono definitiva mente consacrate alla Patria per l'eroismo dei loro Presidii che hanno fatto pagare caro al nemico l'impresa dell'occupazione.

La campagna dei sommergibili

Dopo che nel mese di marzo u.s. gli affondamenti ad opera dei sommergibili del Tripartito avevano raggiunto una cifra quasi di primato, e mentre ci si riprometteva vedere tale cifra, ancora aumentata nei mesi seguenti, abbiamo invece constatato che in aprile ed in maggio le perdite inflitte al nemico sono state tali da controbilanciare a malapena le nuove costruzioni dei cantieri d'oltre oceano.

Questa è la realtà ed è inutile tentare di nasconderla. Cosa è accaduto? Nulla di eccezionale. Nell'eterna lotta fra la difesa e l'offesa, questo è un momento di prevalenza della prima. La reazione nemica, valendosi della copertura totale del cielo atlantico ottenuta con l'installazione di nuove basi aeree, con l'uso di piccole portaerei scorta convogli, con l'intensificata azione di aerei a grande raggio e di nuovi mezzi navali di scorta armati di nuove o più perfezionate armi, si è assicurato un periodo di prevalenza.

I sommergibili dell'Asse si sono raccolti e si stanno armando per fronteggiare e superare i nuovi mezzi impiegati dal nemico.

Appena pronti riprenderanno i loro attacchi in massa e di nuovo le file dei convogli nemici saranno largamente falcidiati. I recenti bollettini germanici che parlano di numerosi aerei abbattuti in oceano dai sommergibili in crociera, forniscono la prova delle nostre asserzioni.

Anche in questo campo, come negli altri, il successo arriderà a quelli che avranno saputo tenere duro fino in fondo. Non saranno certo gli eroi dei sommergibili quelli che molleranno per primi.

Alfonso Galleani

La guerra aerea

Dopo trentacinque mesi di aspri durissimi combattimenti, nei quali i reparti della 5ª squadra aerea e le unità dell'Aeronautica della Tunisia hanno dato prove luminose di valore, abnegazione ed eroismo, l'aviazione italiana ha sospeso il ciclo degli interventi tattici in Africa per proseguire ed intensificare, con reparti di altre grandi unità, l'offesa contro gli obiettivi strategici sul continente nero. L'aviazione della Sicilia ha intanto gravitato negli ultimi tempi con la quasi totalità delle sue forze sul Mediterraneo centrale per assolvere in modo ammirevole al compito di proteggere il traffico navale ed aereo fra l'Italia e l'Africa, mentre l'aviazione della Sardegna e quella dell'Egeo hanno duramente provato la navigazione nemica che, dallo stretto di Gibilterra all'istmo di Suez convergeva verso i teatri di operazioni terrestri.

Le prime azioni del nuovo ciclo operativo hanno coinciso con la cessazione dei combattimenti terrestri. Queste azioni hanno avuto per obiettivi i porti e le zone di ammassamento delle forze avversarie nel nord Africa francese.

L'aviazione da trasporto nelle giornate estreme della resistenza in Africa ha scritto pagine superbe di ardimento e di sacrificio riuscendo a mantenere i collegamenti di notte sotto il tiro del nemico, fintanto che le ultime basi di fortuna nella penisoletta di Capo Bon non furono occupate dall'avversario. Oggi essa è sempre in linea pur avendo cambiato le sue rotte ed i suoi itinerari.

La battaglia della Tunisia che ebbe inizio più di sei mesi or sono con lo sbarco aereo dei primi contingenti dell'Asse, è giunta al suo epilogo. Il contributo che i nostri aviatori hanno dato a quest'eroica battaglia, può essere così riassunto: *trasporti aerei* con i quali la lotta stessa ebbe inizio e che durante sei mesi hanno avuto uno sviluppo sempre più intenso; *protezione del traffico aero-navale; attacchi al traffico avversario*, iniziatasi fin dal primo giorno dello sbarco delle forze nemiche nell'Africa francese e proseguiti senza interruzione per merito dei nostri valorosi aerosiluratori, *partecipazione diretta alla battaglia* con l'intervento di tutte le specialità dell'arma i cui uomini si sono prodigati in continue prove di ardimento e di dedizione al dovere.

Durante le incursioni compiute dal nemico sulla Sicilia, sulla Sardegna, su Pantelleria e Lampedusa e sulle opposte sponde dello stretto di Messina, centinaia e centinaia di apparecchi nemici, in maggior parte *fortezze volanti* e *Liberator*, sono stati abbattuti in combattimento e dalla difesa contraerea.

I mezzi da sbarco che l'avversario è andato gradatamente trasferendo nei porti africani del Mediterraneo centrale, sono stati sottoposti a duri bombardamenti riusciti particolarmente efficaci, nonostante i dispositivi di sicurezza predisposti dal nemico, che ha decentrato le imbarcazioni e ne ha assicurato la protezione con un cospicuo numero di postazioni contraeree.

Fra i porti che hanno subito maggiormente le nostre forze aeree, figurano Susa, Biserta, Bona e Di Sjelli.

La fase dell'attività aerea nel Mediterraneo è stata quindi caratterizzata dal concentramento delle opposte forze dopo la battaglia tunisina e precisamente: quelle nemiche sulle basi della Libia occidentale, della Tunisia e dell'Algeria orientale per la prosecuzione delle operazioni nel settore mediano mediterraneo; le nostre, nei punti strategicamente più importanti e favorevoli per contrattaccare l'avversario.

La guerra ha chiuso col 10 giugno il nostro terzo anno di belligeranza nel conflitto mondiale. Caratterizzato nella fase iniziale del quarto anno da un'accentrata pressione nemica sulle nostre minori isole del Mediterraneo centrale e culminata poi nella battaglia di Pantelleria, cui ha fatto riscontro l'intensificata reazione delle forze aeree italiane e germaniche. I contrasti avvenuti in questa fase della lotta sono stati asperrimi, poichè hanno messo di fronte, complessivamente, molte centinaia di velivoli, talvolta oltre un migliaio, decisi a conseguire in ogni modo, i loro scopi: offensivi o difensivi che fossero. Nel cielo di Pantelleria si distinsero particolarmente i cacciatori del 53° stormo e del 150° gruppo, impegnando preponderanti forze aeree anglo-americane.

I nostri alleati

Le cronache di questo periodo segnalano una crescente attività aerea da parte dell'aviazione germanica che cerca di colmare a proprio vantaggio, la stasi delle operazioni a terra. Le azioni che svolgono in questo favorevole periodo stagionale i piloti germanici investono qualsiasi genere di obiettivo, prevalentemente strategico.

Nel corso poi del metodico bombardamento delle vie di rifornimento del nemico vengono attaccati con singolare efficacia, importanti centri ferroviari e un gran numero di treni diretti alle linee del fronte.

Nel settore nord-occidentale europeo la guerra aerea viene, in questi tempi, caratterizzata da un'intensa ripresa offensiva della «Luftwaffe» che sta dando nuova prova delle sue vaste possibilità fronteggiando vittoriosamente le forze avversarie e, in modo particolare, attaccando e contrattaccando gli anglo-americani proprio nel cielo dell'Inghilterra e della sua capitale.

L'attacco dei nord-americani alle Aleutine e lo sviluppo delle operazioni nipponiche in Cina, caratterizzano le cronache belliche di quell'immenso teatro di guerra asiatico. Per quanto riguarda la guerra nel Pacifico il Quartier generale nipponico annunziava, ultimamente, che unità aeree giapponesi avevano attaccato vigorosamente basi aero-navali della Nuova Guinea e che, poi, sull'isola di Russel avevano abbattuto, in violenta battaglia, 38 caccia nemici.

Clemente Prepositi

I. - LIBRI ED OPUSCOLI

VITTORIO G. ROSSI

OCEANO

BOMPIANI

Lire 20

Il conferimento del premio Viareggio 1938 e la diffusione di «Oceano», che ha raggiunto in pochi anni l'ottava edizione, potrebbero consigliare la rinunzia ad un'ulteriore segnalazione di questo libro originale e profondo e bello.

Ma, a rileggerlo dopo alcuni anni dalla sua prima apparizione, si prova un così elevato godimento che non sarà mai superfluo indicarlo ancora ai disattenti lettori.

Certo, Vittorio G. Rossi non ha voluto scrivere un romanzo e tanto meno uno dei soliti romanzi di viaggi e d'avventure in cui il mare potesse servire come sfondo azzurro a qualche vicenda d'amore.

Libro senza romanzo, dunque. Ma anche senza personaggi, perchè il comandante e gli ufficiali e i passeggeri del «Galatea» — piroscafo norvegese che fa il viaggio da Bergen all'Avana e Callao — non sono messi nel libro come soggetti di una trama loro od altrui, ma sono, come lo stesso piroscafo che li trasporta, soltanto dei motivi quasi non necessari perchè lo scrittore rappresenti ed esalti l'unico principale soggetto del libro, l'oceano vasto, immenso, infinito.

Nient'altro che il mare, nella sua cosmica grandezza e varietà, attraversato da un polo all'altro, descritto in tutte le longitudini, visto qualche volta in un'ora di calma sognante, ma più spesso nelle sue collere tremende: il mare, il mare, il mare, dalla prima all'ultima pagina, elemento possente e prepotente che annulla e dimentica la terra piccola ed i piccoli uomini.

Con un procedimento narrativo originale lo scrittore dà la visione dell'immensità oceanica senza ricorrere alle verbose descrizioni che, rendendo pesante la lettura tolgono la chiarezza e l'immediatezza della rappresentazione globale, ma segue una linea di narrazione episodica in cui, però, i singoli fatti, presentati in quadri separati — che pur potrebbero stare a sè, esposti come sono in animate e colorate narrazioni autonome — sono armonizzati nel quadro generale come le note di una grande sinfonia attorno al tema fondamentale che è sempre presente nella sua immanenza a volte terrificante, l'oceano, mutevole secondo le latitudini, dolce in qualche ora di riposo, sereno o mostruoso nelle tempeste terribili.

La pesca delle balene o il ricordo di qualche lontano amore nelle brevi pause dei porti, l'episodio di guerra nei mari o le piccole bizze degli uomini che vivono tra poppa e prua, la tristezza di una bara che si perde nelle profondità dei flutti o il racconto assurdo suggerito dall'ebrezza dell'alcool, tutto è descritto, con una arte raffinata, in brevi tratti di colore e originali scorci sintattici, ma tutto comincia dal mare e al mare si riferisce, e il mare tutto domina, col suo respiro ampio, possente, infinito.

n. l.

□

F. ALTRICHTER

Educazione militare

CASA ED. «MEDITERRANEA» Roma 1942

Si sa che l'educazione militare ha per iscopo la formazione di un esercito preparato alla guerra per difendere l'onore e la libertà della Patria e le necessità del suo popolo. Il concetto «preparato alla guerra» indica già tutta la somma di fattori che di un esercito costituiscono l'essenza, e cioè spirito, disciplina e capacità tecnica. Fattori questi che non si improvvisano ma sono il risultato di un processo formativo minuzioso e solido. Il contenuto spirituale dell'educazione militare è della massima profondità e vastità, e non può essere eguagliato nè tanto meno superato da qualsiasi altro sistema educativo. Infatti tale educazione non consiste soltanto nell'acquisto di cognizioni tecniche e nell'addestramento fisico, ma il vero concetto di soldato ha le sue ragioni nel settore morale.

Da questi elementi costitutivi dello spirito del soldato derivano le tre branche in cui si può dividere la pedagogia militare. La prima tende allo sviluppo delle capacità individuali del soldato come uomo e alla educazione della sua volontà, in una parola alla formazione del carattere dell'individuo. La seconda mira alla vera e propria formazione del soldato inserendo il singolo nella comunità militare e abituandolo a sottomettersi alle leggi della disciplina, della cui giustizia egli deve essere intimamente persuaso, adempiendone spontaneamente i canoni. Tende, oltre a ciò, ad infondere nel soldato lo spirito combattivo, stato d'animo eroico il cui significato risiede nel concetto della lotta e del sacrificio.

Riassumendo, nella prima sfera dell'attività educativa stanno la conoscenza dell'anima umana ed il modo di trattare gli uomini, ed ha quindi per base la psicologia della personalità individuale; nella seconda sta la conoscenza dell'anima collettiva dell'esercito ed ha per base le forme particolari della psicologia delle masse; nella terza sta al centro l'educazione del soldato quale componente la società e ha quindi per base la sociologia.

Questi concetti sono acutamente svolti ed esposti in forma piana e piacevole alla lettura nel libro del generale di brigata Friedrich Altrichter, di cui il col. Camillo Gatteschi ci presenta la versione italiana . Libro dedicato specialmente agli ufficiali ai quali è affidato il compito di educatori nella grande famiglia dell'esercito.

n. l.

II. - RIVISTE E GIORNALI

Rifugi "antiaerei" per migliaia di persone

Una interessante relazione dà conto oggi della situazione nei centri minerari e industriali più assiduamente colpiti, come Brema, Wilhelmshafen, Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg, Barmen, Mülheim e altre località sulle quali da parte della propaganda nemica si sono diffuse voci di disastri iperbolici. Si tratta di centri che hanno subito centinaia di bombardamenti e pertanto feriti — come osserva un collaboratore, della *Deutsche Allgemeine Zeitung* che ha testè compiuto una inchiesta — in maniera che se la possono assai meglio figurare i nemici — i quali nell'isola hanno provato e provano le incursioni dell'aviazione germanica — di quanto se la possono figurare i centri del Reich non colpiti e invulnerabili cui spetta pertanto il compito di accogliere gli sfollati. Ma è una realtà incontrovertibile che a quelli feriti sono stati portati lenimenti di una rapidità e di una efficacia, che si devono considerare esemplari.

Città come Brema e Wilhelmshafen che, per la loro struttura geologica sono sprovviste di cantine, sono state provviste di *bunkers* elevati che non possono essere offesi neppure dalle bombe di maggior calibro e nei quali trovano ricovero migliaia e migliaia di persone. *Notevole* è sopra tutto la organizzazione dei soccorsi immediati. In ciascuno dei predetti centri funzionano organismi assistenziali i quali dopo ogni attacco provvedono a somministrare ai sinistrati, per cinque giorni e in modo assolutamente gratuito, cibo abbondante e sostanzioso per rifarli delle emozioni e del logorio nervoso subiti per via degli attacchi.

Ciascuna delle predette regioni ha poi provveduto da tempo a costruire, nel più folto delle proprie foreste cioè in località assolutamente non identificabili e irraggiungibili dalla più efficace esplorazione aerea nemica, asili per le donne in attesa della maternità. Nella sola provincia di Weserhems ve ne sono trentasei e nel migliore di essi dal principio della guerra aerea ad oggi sono nate 660 creature. Così la maternità è tutelata contro ogni pericolo di scosse nervose che potrebbero esserle pregiudizievoli.

Il cartone dalla torba

Informa Antonio Scrimali su *Scienza e Tecnica* che, per l'iniziativa dell'ufficio del Reich per lo sviluppo economico, sono stati intrapresi dalla Ditta Casimir Cast di Gerusbach indagini ed esperimenti per l'impiego della *torba* quale materia prima per cartiere. Sono stati esaminati, a tale scopo, i vasti campi di torba esistenti in Germania, per accertare la loro idoneità di impego, in aggiunta alla pasta di legno, per la produzione di *cartone*. Sono stati così prodotti dei cartoni con un contenuto del 20-50 % di torba, che si sono distinti per la loro proprietà assorbente e specie per la produzione di sottocoppe da birra. Il costo di produzione di questi cartoni è all'incirca uguale a quello dei cartoni fabbricati con cartaccia.

Carburanti sintetici

Interessanti notizie sui carburanti sintetici sono date da vari autori su *Scienza e Tecnica*.

La chimica giapponese, che attualmente lavora con intensità di studi e di ricerche, per le esigenze belliche, ha recentemente scoperto un nuovo processo industriale di estrema facilità che permette di produrre la benzina partendo dalla gomma. Il vittorioso esito delle operazioni militari nipponiche ha consentito al Giappone di accaparrarsi il controllo diretto — togliendolo dagli anglosassoni — di oltre tre quarti della produzione mondiale di caucciù, il che gli permette ormai di destinare una parte di tale produzione per la estrazione dei carburanti.

Il Governo nipponico ha deciso di utilizzare il nuovo processo chimico industriale e di intensificare così la produzione autarchica dei carburanti sintetici di qualunque specie, sino a quando i giacimenti petroliferi dello spazio asiatico passati sotto il dominio del grande Impero del Sol Levante, non saranno potenziati e messi in grado di sopperire ai crescenti bisogni di prodotti petroliferi della nuova Asia orientale.

La produzione di carburanti sintetici è stata negli ultimi anni largamente sviluppata dal Giappone. In tempo di pace il consumo di prodotti petroliferi ammontava a tonn. 3.350.000. La produzione interna ha oscillato tra 400 e 500 mila tonn. di grezzo all'anno.

Appunto per ridurre l'insufficienza della produzione nazionale, il Giappone ha vigorosamente promosso l'installazione di impianti per la fabbricazione di prodotti di sintesi. Secondo il programma di lavoro stabilito, la produzione dei carburanti sintetici, che fu di 95 mila tonn. nel 1938, doveva raggiungere entro il 1941 i due milioni di tonn. per le quali occorrevano da 8 a 12 milioni di tonn. di carbone.

Gli sviluppi della situazione internazionale, e le prospettive di una guerra con le Potenze anglosassoni, avevano indotto ad intensificare la produzione del carbon fossile. Da 34 milioni di tonn. nel 1935, essa fu aumentata a 46 milioni nel 1938, cui si aggiunsero altri 28,3 milioni di tonn. estratte in Corea, a Sakalin (sud), nel Manciukuò e nella Cina settentrionale. Entro il 1942 la produzione dovrebbe essere portata a 130 milioni di tonn., in modo da poter soddisfare le sempre maggiori esigenze nipponiche di benzina sintetica.

In Germania è in uso un prodotto per carburazione, la cui invenzione è il frutto degli esperimenti del Prof. Leo Uhrecnde in unione all'ing. Eric Mueller, che dirige gli stabilimenti Krupp di Essen. Questo nuovo ritrovato della tecnica è stato battezzato con il nome di « Limonata detonante ». Le tavolette hanno un volume variante da 20 a 50 cent. cubi, sono composte di una sostanza biancastra, ricoperta di una specie di unguento verdognolo.

Circa 90 secondi sono sufficienti per la loro completa dissoluzione nell'acqua. Il nuovo ritrovato possiede le stesse qualità della benzina comune: esso viene usato, fino dal 1940, dalle truppe germaniche, anche per la propulsione dei carri armati. I veicoli che ne fanno uso, debbono avere particolari requisiti, oltre all'istallazione di un serbatoio, destinato presumibilmente a determinare lo scioglimento delle tavolette nell'acqua.

III. - STAMPA MILITARE

Rassegna di Cultura militare e Rivista di fanteria — Giugno 1943.

● *I nuraghi della Sardegna.* — Gli innumerevoli Nuraghi che costellano la Sardegna, per la imponenza della loro mole, per l'ammirevole tecnica costruttiva, per la solidità, che ad essi ha consentito di sfidare vittoriosamente l'implacabile azione disgregatrice del tempo e degli eventi, attestano che solo un consorzio assai progredito in ogni campo delle umane possibilità poteva compiere un'opera di tal fatta e riprodurla in migliaia di perfettissimi esemplari. Trattando l'argomento e illustrando i vari tipi di Nuraghi in funzione di fornace, rifugio antimalarico, tomba, abitazione, fortezza, tempio, il generale di Divisione Manlio Mora osserva che nella notte fonda della sua preistoria la Sardegna attinse le più alte vette di una civiltà che a noi è rimasta purtroppo sconosciuta.

● *Uno scritto inedito di Nicola Marselli.* — Il generale di Divisione Nicolò Giacchi riporta e commenta quanto, alla morte del maresciallo Moltke, il vincitore di Sadowa e di Sedan, ebbe a scrivere di lui uno dei nostri più grandi storici moderni, il generale Marselli.

● *L'Iraq.* — Il tenente colonnello di cavalleria Roberto Asinari di San Marzano illustra, sotto i suoi vari aspetti, questa regione dell'Asia Occidentale che ha una superficie di 452.000 kmq. e una popolazione di circa cinque milioni di abitanti, vittima della proditoria aggressione anglo-russa, per la quale l'Iraq, che da un decennio ha dato prova di continuo progresso, ha subito un brusco arresto.

● *Sulla valutazione quantitativa dei fattori di potenza di una bocca da fuoco*, del tenente colonnello degli Alpini in s. S. M. Giacomo Fatuzzo. Sono esaminati gli elementi della potenza tattica e il concetto di misura ed esposte applicazioni pratiche.

● *Malta eroica.* — Il maggiore Vittorio Buti si intrattiene sulla storia dell'isola italiana e rievoca la eroica e nobilissima figura di Carmelo Borg Pisani, il cui olocausto ha rinnovato nei nostri animi il brivido che provocò il martirio di Oberdan, di Sauro, di Battisti, di Filzi, di Chiesa, di Rismondo e di tanti altri Italiani irredenti caduti per la liberazione della loro terra dal dominio straniero.

● *Russia e Mediterraneo*, del capitano del Genio Valerio Tonini. — Le mire russe nei riguardi del Mediterraneo non sono diverse da quelle che sempre si rivelarono nella storia dal 1855, anche se Molotov non le avesse confessate a Hitler. Esse riaffiorano in tutta l'azione internazionale dei bolscevichi.

Rivista di Artiglieria e Genio — Febbraio 1943.

● *Il Generale Luciano Bennati.* — Il Generale di Divisione Michele Amaturo tesse l'elogio del generale Luciano Bennati, recentemente scomparso, che fu artigliere illustre nel senso più ampio della parola e appartenne a quella schiera di eletti che seppero armonizzare l'attività scientifica con quella prettamente militare, la tecnica costruttiva con l'impiego dell'Arma sui campi di battaglia. Fu tecnico insigne e valoroso combattente.

● *Su nuovi particolari procedimenti di tiro.* — Premessa la necessità di procedimenti semplici che dipendano il meno possibile dal terreno e che diano la possibilità all'artiglieria di intervenire prontamente e con efficacia senza dover ricorrere a troppo lunghe misurazioni o comunque a operazioni troppo prolisse, il colonnello d'artiglieria Giuseppe Polacco espone e illustra due particolari sistemi di preparazione di tiro per gruppo su terreno pianeggiante, da lui sperimentati, che hanno dato ottimi risultati.

● *Concetti sulla motomeccanizzazione e l'organizzazione di reparti del genio.* — Il tenente colonnello del Genio Mario Giampietro illustra taluni concetti che egli ritiene opportuno siano tenuti presenti nella motomeccanizzazione delle unità del genio e nella loro organizzazione.

● *Le battaglie del terzo anno di guerra.* — Le battaglie svoltesi nel corso del terzo anno di guerra si possono definire di due tipi: quelle in terreno organizzato (battaglia dell'istmo di Kerch, di Sebastopoli, di Tobruk, Ain-Gazala, El Alamein), e quelle in terreno libero (le lunghe e varie azioni offensive fra Donez e Don, verso gli obiettivi di Stalingrado e del Caucaso). Appartengono del pari a questo secondo tipo di battaglie le ultime operazioni nella grande ansa del Don e nella stretta fra il Don e il Volga, nonchè le prime azioni russe a Carcov e quelle tedesche a Voronesc. Il generale di Corpo d'Armata Salvatore Pagano esamina nelle sue linee essenziali lo svolgimento di tali battaglie e i procedimenti seguiti per ottenere la più efficace collaborazione dell'aviazione con le unità terrestri, specie meccanizzate, e l'impiego armonico delle numerose unità di specializzati.

● *Risanamento e conservazione della balistite*, del tenente colonnello d'artiglieria dott. Carmelo Vizzini — Sono illustrati i metodi seguiti per garantire una buona conservazione degli esplosivi di lancio.

● *Lettera al Direttore: Un nuovo metodo di collaudo dei detonanti.* — Il dott. prof. Mario Toneguttі afferma la bontà del metodo Haid-Koenen, che presso di noi ha trovato largo impiego e che, a suo avviso, non è certo secondo a quello ora proposto da Muraour, col quale anzi può indubbiamente competere per semplicità e rapidità di esecuzione.

Marzo 1943.

● *La misura delle distanze a scopo balistico.* — Il generale di Divisione Giuseppe Giani, che ebbe già a trattare il problema della determinazione delle distanze ai fini della preparazione topografica del tiro e di porre in evidenza come sia opportuno procedere nelle operazioni per ottenere approssimazioni rispondenti allo scopo, tratta ora il problema per il caso in cui la determinazione debba servire ad esclusivo scopo balistico.

● *Strade e automezzi per la guerra moderna.* — Il colonnello del Genio Pietro Steiner, rilevata l'importanza della strada nella guerra moderna, indica i mezzi necessari per costruire una strada e illustra, in questa prima parte del suo articolo, i tipi principali di macchine in uso per i lavori di scavo, riempimento, spianamento, consolidamento, difesa, ecc.

● *Note sulla sicurezza dell'artiglieria in marcia.* — I procedimenti impiegati nella guerra di rapido corso portano in primo piano l'argomento. Il tenente colonnello d'art. in s. S. M. Alberto Landi prospetta il problema della difesa dell'artiglieria in marcia, esponendo una fra le soluzioni logiche e possibili.

● *Ponte scomponibile in cemento armato.* — Il maggiore del genio ing. Mario Balzanelli, premessa la opportunità di sostituire ai ponti di equipaggio ponti che abbiano caratteristiche analoghe a quelle dei ponti in muratura o in cemento armato, che possano essere costruiti con una certa rapidità, esamina la possibilità di costruire *ponti scomponibili in cemento armato* ed espone il procedimento da seguire nella costruzione di un tipo speciale di ponte.

● *La ricerca di corpi metallici (proietti e mine) interrate a piccole profondità*, del prof. Armando Belluigi del R. Ufficio Geologico. — Sguardo sommario nei procedimenti noti e in via di studio.

● *La combustione di artifici pirici diversi dalla polvernera per l'impiego ad alta quota.* — Studio sperimentale del dott. prof. Celestino Ficai della R. Università di Bologna.

Rivista Aeronautica — Febbraio 1943.

● *Il concetto di funzionalità e l'unificazione dell'edilizia miltare aeronautica*, del ten. colonnello G. A. r. i. Guido Amodio. — L'A. definisce in cinque punti fondamentali il concetto di funzionalità, in senso militare, dell'edilizia aeronautica e propugna quindi la integrale unificazione, in tipi assortiti e secondo idonei schemi, di moltissimi manufatti costituenti la complessa attrezzatura al suolo, ed in particolare quella aeroportuale.

● *Per la razionale condotta dei velivoli da trasporto*, del capitano G. A. r. i. Guidantonio Ferrari. — Dall'esame dei criteri che debbono essere tenuti presenti per una razionale condotta del volo si deducono dettagliate norme pratiche di impiego.

● *La funzione della Marina nella guerra attuale*, del capitano di vascello Luigi Castagna. — Proseguendo la pubblicazione delle memorie presentate nella sezione Scienze militari del XLI Congresso delle Scienze si riporta questo scritto su la guerra marittima, nel quale viene fornito un rapido esame della situazione politico-

strategica dei belligeranti, per ciò che concerne la condotta delle operazioni guerresche sul mare, viene esaminato l'obbiettivo prevalente di tali operazioni da parte delle nazioni del Tripartito, e vengono infine svolte considerazioni su gli aspetti che tale forma di lotta ha assunto nello scacchiere mediterraneo, accennando anche agli apporti arrecati dal fattore aereo «al quale poteva essere affidata la funzione ritardatrice ed anche annullatrice della minaccia di una delle due flotte nemiche operanti nel Mediterraneo a protezione dei convogli».

● *Le grandi offensive aeree e la contrapposta difesa. (La battaglia della Gran Bretagna)*, di ANONIMO. — Estratti dei passi salienti dell'opuscolo dal titolo «La battaglia della Gran Bretagna» pubblicato nell'aprile 1941 e contenente la relazione ufficiale de Ministero dell'Aria Britannico circa le operazioni aeree svoltesi nel cielo d'Inghilterra fra l'8 agosto ed il 31 ottobre 1940.

● *Gli apparecchi da trasporto delle potenze belligeranti.* — WOLFANG WAGNER riproduce frammentariamente punti di vista di vari scrittori francesi, americani ed inglesi circa la creazione dei trasporti aerei e mostra in quale forma quei concetti vennero tradotti in pratica, per la costruzione di appositi apparecchi da trasporto.

● *Suralimentazione a mezzo turbo-compressore. Principio di funzionamento*, di ANONIMO. — Il rapido aumento delle potenze, della velocità e delle quote di operazione dei moderni veicoli, hanno reso necessario un compressore del tipo in esame; ma solo recentemente — dopo più di vent'anni di lavoro e di sviluppi — si è riusciti a perfezionare la produzione di turbo-compressori azionati dai gas combusti. Ne illustra il principio di funzionamento.

● *Alimentazione dei motori per iniezione a pressione.* — FISCHER CHARLES A. descrive il dispositivo di carburazione Bendix-Stromberg, che è largamente impiegato nei motori dei velivoli da guerra americana.

● *Possibilità della propulsione a reazione.* — GEOFFREY SMITH prende in esame le vaste possibilità della propulsione a reazione dei velivoli. Partendo dalla descrizione del motore a reazione nella sua forma più semplice e ridotta al complesso di alcuni organi essenziali, si passano in rassegna i diversi sistemi che oggi sembrano possibili per questo genere di sfruttamento dell'energia termica. Si compie un minuzioso esame di numerosi progetti più o meno recenti, ed elaborati da tecnici e scienziati di varie nazioni quali, l'Italia, la Germania, la Francia, l'Inghilterra, la Svezia, la Svizzera, gli Stati Uniti d'America.

● *Formazioni di ghiaccio sui velivoli.* — L'ing. STEUER HERBERT, con l'ausilio di chiari disegni schematici, riassume le cognizioni che si posseggono sul fenomeno delle formazioni di ghiaccio.

Rivista dei Carabinieri Reali – Marzo-Aprile 1943.

● *Due parole in tema di «nesso di causalità».* — Il prof. OTTORINO VANNINI si diffonde sul problema del «nesso di causalità» che, a suo giudizio, non ha ancora trovato una pacifica soluzione dal punto di vista della disciplina penale e ne spiega i motivi.

● *L'istituto della militarizzazione*, del generale dottor GAETANO SUCATO. — Il recente provvedimento legislativo concernente la disciplina della militarizzazione appare essenzialmente inspirato alla necessità di armonizzare ed integrare tutta la frammentaria legislazione che, per le esigenze avvertite nel corso della guerra, si era andata formando, con specifico riferimento ai vari settori della organizzazione amministrativa dello Stato e della organizzazione del lavoro. L'A. espone in sintesi i principî fondamentali posti a base dell'istituto.

● *Movimento della criminalità e sue interpretazioni* — Occupandosi dell'argomento il tenente colonnello GUIDO ROSSETTI rileva che il fenomeno criminale è senza dubbio, per la sua complessità e per le sue connessioni con fenomeni etici economici e politici, fra quelli che meno si prestano a generalizzazioni statistiche. L'indagine sulle cause che presiedono alle fluttuazioni della delinquenza è delicatissima e i suoi risultati possono essere in assoluto contrasto con le empiriche affermazioni diffuse sull'argomento.

● *Figure di comandanti e di maestri.* — Il maggiore Mario Pagano ricorda il colonnello GIANCARLO FROSSARDI per il fervido apostolato da lui svolto durante sei lustri e più di vita nell'Arma.

Rivista di Commissariato e dei servizi amministrativi militari – Marzo-Aprile 1943.

● *Nuove esperienze in materia di servizi di guerra.* — Il tenente generale commissario ARTURO QUARTO si intrattiene sui servizi in guerra che hanno il compito precipuo da un lato di rifornire in ogni circostanza le forze operanti dei mezzi necessari per vivere, muoversi e combattere e dall'altro di sgomberare quanto è divenuto inservibile o di impedimento.

● *La produzione industriale della galletta.* — Il tenente colonnello commissario dott. GAETANO LA ROSA tratta il problema industriale della galletta. Gli studi logistici e tecnici hanno portato alla revisione dei criteri che avevano informato i precedenti progetti, e, mettendo a profitto le esperienze, sono stati adottati due concetti fondamentali, razionali e suscettibili di concreti risultati: affidare la produzione della galletta ai panifici militari, appoggiando all'industria civile solo la produzione di quei quantitativi di pane che non potessero essere approntati dagli stabilimenti militari; adeguare le attrezzature tecniche degli stabilimenti militari, per la produzione della galletta, ai presumibili bisogni della guerra.

● *Procedimenti di diritto singolare.* — I conti complementari e i deconti in relazione alle responsabilità dei pubblici funzionari ed agenti verso lo Stato del dott. CALOGERO BENTIVEGNA.

Rivista di cultura marinara – Marzo-Aprile 1943.

● *Gli Stati australiani, le colonie e la Federazione*, di m. l. — Durante 37 anni, dal 1788 al 1825, non vi fu in Australia altra colonia all'infuori di quella della Nuova Galles del Sud, il cui territorio si estendeva su una parte indeterminata del continente. Da questo ceppo presero origine le altre colonie australiane, ad eccezione di una. La storia territoriale dell'Australia è quella degli smembramenti pella Nuova Galles.

● *Grandi capitani umbri.* — Il colonnello LUIGI SUSANI rievoca le figure di Braccio da Montone, Erasmo da Narni, detto il Gattamelata, Nicolò Piccinino e Bartolomeo d'Alviano, tutti quattro «uomini di ferro» che lasciarono un'orma profonda dell'opera loro per il risveglio di romanità e di italianità.

● *Rompighiaccio e navigazione fra i ghiacci.* — Vanna si intrattiene sull'origine e lo sviluppo delle navi rompighiaccio, fornendo particolari sulla loro costruzione e il loro armamento.

● *Giuseppe Bavastro in Algeri* del comandante ANTONIO CALLEGARI. — Il soggiorno in Algeri del genovese Giuseppe Bavastro, che fu marinaio di tempra eccezionale, corsaro intrepido e abile armatore.

● *Un viaggio in Terra Santa.* — MICHELE VOCINO descrive il viaggio compiuto nel 1483 in Terra Santa da frate Felice, domenicano di Ulm, con una piccola comitiva tedesca, a bordo di una galea veneziana.

● *Pagine di diario.* — G. VINCIANO pubblica la terza puntata delle sue interessanti pagine di diario.

● *Il Danubio.* — ARMANDO TRONI scorge nel Danubio un coefficiente di coesione e di sviluppo dei grandi traffici europei. Secondo fiume d'Europa, in ordine di grandezza, il Danubio è indubbiamente il primo per importanza antropica e per la sua funzione economica.

● *Geografia dantesca* del prof. IDEALE CAPASSO. — La cultura scientifica antica, nata in gran parte dal genio ellenico e raccolta assimilata perfezionata dai latini attraverso la civiltà araba, si tramandò al Medio Evo, che la fece propria diffondendola per opera di una numerosa schiera di dotti. Anche il Poeta, per quanto ancora chiuso nel mondo antico, si sentiva spinto oltre i suoi angusti confini verso le soglie dell'ignoto e vi lanciava il suo più audace eroe: Ulisse.

● *La poesia marinara di Cesare Pascarella.* — GIUSEPPE LAURO AJELLO ci parla del popolare poeta, dei suoi viaggi per il mondo, delle impressioni che ne riportò, soffermandosi sui sonetti di intonazione e inspirazione prettamente marinara, nei quali si sente la maestria del poeta e il suo animo naturalmente attratto dal fascino del mare.

● *Dal mio viaggio in Estremo Oriente.* — FILIPPO VENZA illustra con pagine interessanti il suo viaggio in Estremo Oriente.

Giornale di medicina militare – Febbraio 1943.

● *Fratture dei metacarpi.* — Il capitano medico dott. GIANLUIGI DORIGO descrive sei casi di lesioni traumatiche dei metacarpi per complessive nove fratture ed il loro trattamento con metodo incruento, semicruento e cruento.

● *Effetto del riscaldamento del siero di sangue glucosato.* — Il professor ARNALDO DE NIEDERHAUSERN capitano medico, ha voluto controllare la pressione colloido-osmotica di un siero così trattato per riconoscerne l'utilità emodinamica. Le prove hanno indicato che il riscaldamento vieppiù prolungato determina la progressiva diminuzione della pressione colloido-osmatica.

● *Importanza della valutazione cardiometrica, in medicina militare*, dei sottotenenti medici prof. ARRIGO POPPI e dott. GUALTIERO MARZOCCHI. — Considerata l'importanza che un'esatta valutazione della grandezza del cuore ha per la medicina in genere e per quella militare in ispecie, vengono date tabelle in cui si leggono direttamente i valori medi ed i limiti di variabilità normali del «diametro trasverso» e del «valore cardiaco», in rapporto al peso corporeo per i maschi tra i 20 e i 59 anni di età.

● *Un anno di assistenza neuro-psichiatrica delle Forze Armate italiane in Grecia* del cap. medico prof. UMBERTO DI GIACOMO. — L'A. prospetta i dati statistici concernenti i 537 uomini di truppa ricoverati ad Atene per malattie del sistema nervoso nel primo anno di attività del relativo reparto ed espone considerazioni d'indole clinico-militare intorno alle singole neuropsicopatie riscontrate, pervenendo a confortanti conclusioni circa l'alto livello morale delle suddette Forze Armate e circa l'efficacia dei provvedimenti prescelti.

● *Due casi di rottura traumatica del bicipite in paracadutisti.* — Il capitano medico prof. ROSARIO GRASSO descrive due casi di rottura traumatica sottocutanea del m. bicipite S nei paracadutisti durante il lancio, per azione diretta sul bicipite della fune di vincolo.

Artilleristische Rundschau. – Aprile 1943.

● *Orientamento sul terreno; rappresentazione del terreno; apprezzamento del terreno* (del col. Kruse). — Lo studio è fatto dal punto di vista artiglieristico sia dal punto di vista del tiro vero e proprio, sia da quello difensivo che offensivo.

● *Equipaggiamento da campagna dell'ufficiale d'artiglieria.* — Esamina le parti principali del vestiario, della biancheria, delle calzature e dell'armamento individuale che l'ufficiale d'artiglieria dovrebbe aver sempre seco, specialmente nell'eventualità di doversi trovare lontano dal proprio reparto.

● *Il tiro in montagna con osservazione aerea.* — Le difficoltà del tiro con osservazione aerea risiedono nel fatto che l'osservatore aereo è tratto in inganno a giudicare le distanze dei bersagli dislocati in determinati punti.

Maggio 1943.

● *L'artiglieria nel combattimento nei boschi.* — Sono tre istruttivi episodi della guerra attuale: Derbicha, nell'agosto 1941; Dubno, nell'autunno 1941; Ladoga, nel settembre 1942. Si esaminano a sè e se ne confrontano le varie diversità.

● *Esercitazioni sul terreno coi graduati e gli specialisti.* — Le esercitazioni in parola hanno grande importanza oltre che per ufficiali e sottufficiali anche, per i gradi inferiori che ben spesso vengono a trovarsi a dover assolvere compiti assai superiori al loro grado.

Die Panzertruppe. – Aprile 1943.

● *Le motocicletta a cingoli N. S. U.* — Veicolo mobilissimo e pratico che può anche assolvere (con le debite limitazioni derivanti dalla maggiore o minore asprezza del terreno) i compiti del trattore, e superare zone acquitrinose.

● *Essenza e importanza della trasmissione degli ordini presso le truppe celeri.* — I grandi successi ottenuti dall'arma celere corazzata tedesca sui vari fronti derivano oltre che dalla loro velocità e potenza d'urto anche dal sistema di trasmissione degli ordini che qui viene brevemente delineato.

● *Vita vissuta di una compagnia corazzata d'esplorazione, sul fronte orientale.* — È un episodio a forti tinte che dimostra la superiorità tedesca nella manovra in campo aperto.

● *Truppe celeri e corazzate e difesa contro di esse.* — Passa in esame i mezzi più recenti creati in questo campo in vari Stati d'Europa e del mondo.

Ejercito. – Maggio 1943.

● *I carri e la fanteria nelle divisioni corazzate*, del Ten. col. Jose Angosto. — Tratta l'organizzazione delle divisioni corazzate, i carri impiegati in Africa dalle forze dell'Asse e da quelle inglesi, l'organizzazione delle unità corazzate, i servizi del Reggimento carrista, l'organizzazione delle unità di fanteria.

● *Il militare davanti a Dio*, del cap. José Martinez. — Con acuto senso filosofico e ricca erudizione storica l'A. illustra la concezione del parallelismo fra il religioso ed il soldato.

● *Lo Stato maggiore*, del ten. col. Gregorio Lopez Muniz. — La complessità dei compiti dello Stato maggiore, la trascendenza dei suoi atti nei quali una dimenticanza o un errore possono produrre conseguenze incalcolabili, la molteplicità delle situazioni esigono dagli ufficiali chiamati a disimpegnare questa funzione speciali attitudini e qualità. Di tali qualità di cultura e di carattere l'A. fa una obiettiva, chiara disamina.

● *Psicotecnica*, del ten. col. Alberto Rodriguez Cano. — Interessati osservazioni di ordine pratico fatte nella Scuola nazionale di Psicotecnica.

● *Un minuscolo radioricevitore*, del com. José Artero Soteras. — Descrizione e schemi di montaggio di un piccolo radioricevitore con unica valvola bigriglia.

● *La fatica e il modo di combatterla*, del com. medico Francisco Allué. — Enforizzanti, stimolanti della immaginazione, dinamogeni, pervitina, ecc.

● *Memorandum di tecnica e tattica*, ecc.

I Celeri

N. 11-12 Luglio-Agosto 1943

Autoblindo in azione

del colonnello BRUNO BELLACHIOMA

V.

I collegamenti.

Le dimensioni dell'ambiente tattico nel quale le unità autoblindo operano, le molteplici possibilità d'intervento, la rapidità del movimento, l'entità del campo visivo a portata degli equipaggi, la loro attenzione prevalentemente orientata verso la strada, la pista o il terreno da percorrere e gli obiettivi da osservare o da colpire, la varietà delle formazioni, l'ampiezza degli intervalli e delle distanze, conferiscono al problema dei collegamenti notevolissima importanza.

I mezzi disponibili vanno quindi razionalmente ed intelligentemente sfruttati per ottenere da essi il massimo rendimento.

Tali mezzi sono:

le stazioni radio di bordo, utilizzabili in fonia, grafia e segnali convenzionali;

i motociclisti dei quali si dispone in organico e quelli ricevuti eventualmente in rinforzo;

le autoblindo staffette;

gli artifici, le bandiere a lampo di colore, i segnalatori ottici, le lampadine elettriche tascabili, i fischietti, le cornette a doppia tonalità.

Le *trasmissioni r. t.* esigono una costante assoluta disciplina da parte del personale che vi è preposto. Pertanto prima dello impiego occorre:

controllare sempre gli apparati r.t. allo scopo di verificare la loro perfetta sintonizzazione (capacità di ricezione e trasmissione sulla frequenza, o lunghezza d'onda, stabilita);

accertare che i singoli marconisti conoscano sicuramente il nominativo, o più di uno, attribuito alla propria autoblindo; l'uso del codice da impiegare; i vincoli eventualmente imposti alle radiotrasmissioni (impiego alternativo, ad orario, di frequenze e nominativi diversi per meglio eludere la intercettazione nemica); la disponibilità (eventuale) di frequenze di riserva;

raccomandare la brevità delle domande, delle risposte, delle comunicazioni, e, in fonia, la chiarezza della dizione.

L'organizzazione del collegamento r.t. compete al comando dell'unità esplorante.

Possono essere attribuite:

a) tante maglie quanti sono i distaccamenti esploranti (v. schema fig. 18);

b) maglia unica per tutti i distaccamenti esploranti (v. schema fig. 19);

c) tante maglie quanti sono i gruppi di distaccamenti esploranti che il comando della unità esplorante ritiene di costituire ai fini del collegamento r. t. (v. schema fig. 20).

Nel caso in *a*):

gli elementi di ogni distaccamento esplorante (autoblindo e reparti motociclisti) rimangono in ascolto sulla stessa maglia;

il collegamento reciproco fra i distaccamenti esploranti si attua con altra maglia e ad orario;

il collegamento di ogni distaccamento esplorante col comando della unità esplorante si realizza sulla maglia attribuita ad ogni singolo distaccamento esplorante.

Nel caso in *b*):

gli elementi di ogni distaccamento esplorante (solo autoblindo) rimangono in ascolto sulla stessa maglia;

il collegamento fra comandante del distaccamento esplorante e reparto motociclisti si attua su maglia diversa;

sulla stessa maglia dei distaccamenti esploranti si inserisce il comandante della unità esplorante.

Nel caso in *c*);

gli elementi appartenenti ad un gruppo di due e non più di tre distaccamenti esploranti, con le modalità indicate nel caso in *b*), restano in ascolto sulla stessa maglia;

gli elementi appartenenti ad un altro gruppo di distaccamenti esploranti, sempre con le stesse modalità, restano in ascolto su maglia diversa;

il collegamento tra distaccamenti esploranti ai quali è assegnata una maglia diversa si attua tramite il comandante dell' unità esplorante.

Siffatti tipi di organizzazione presentano vantaggi ed inconvenienti.

Caso in *a*): la trasmissione delle notizie al comandante della unità esplorante è contemporanea e tempestiva; il collegamento fra gli elementi di un medesimo distaccamento esplorante è facile; occorre che il comandante citato abbia tante stazioni quanti sono i distaccamenti esploranti.

Caso in *b*): la trasmissione delle notizie al comandante della unità esplorante non è contemporanea; il collegamento tra gli elementi di un medesimo distaccamento esplorante è meno facile e fra i distaccamenti esploranti è continuo; il comandante della unità esplorante dispone di una sola stazione (è il verificarsi di tale circostanza che impone le modalità di collegamento tipiche del caso in esame).

(1) v. fascicolo precedente.

Caso in *c*): ripete le caratteristiche favorevoli e meno favorevoli dei due casi precedenti; trova attuazione allorchè i distaccamenti esploranti sono numerosi.

I *motociclisti* sono adoperati per assicurare il collegamento:

a) durante i trasferimenti per v. o.:

fra il comandante del battaglione o gruppo e i dipendenti comandanti di compagnia o squadriglia;

fra questi ultimi e i rispettivi comandanti di plotone;

fra il comandante di plotone e le proprie autoblindo (se il comandante di compagnia o squadriglia gli ha assegnato un motociclista o più di uno per il servizio di cui trattasi);

fra il comandante di battaglione o gruppo ed altri enti comunque interessati al movimento della unità ai suoi ordini;

b) durante l'occupazione di una zona di raccolta:

fra il comandante del battaglione o gruppo e i dipendenti comandanti di compagnia o squadriglia se il rispettivo reparto ha una dislocazione sua propria;

fra lo stesso comandante e il comando dal quale direttamente dipende per l'impiego e gli enti ai quali deve far capo per il funzionamento dei vari servizi;

fra il comandante di compagnia o squadriglia ed uno o più di uno dei suoi comandanti di plotone qualora — caso eccezionale — abbia o abbiano una dislocazione diversa;

c) durante l'occupazione di una zona di attesa:

l'impiego dei motociclisti per collegamento è disposto in relazione al verificarsi di necessità contingenti delle quali è giudice il comandante che li ha a propria disposizione.

Per quanto possibile: astenersene;

d) durante l'impiego dei reparti:

con quelli dipendenti, laterali e col comandante dell'unità superiore.

In ogni caso:

trattasi di personale (e di materiale) che può essere facilmente perduto e non sempre altrettanto facilmente recuperato;

è bene seguire un criterio di parsimonia nell'impiego: utilizzarlo quindi a ragione veduta, quando proprio non se ne può fare a meno;

bisogna sempre dare chiare indicazioni e spiegazioni in merito al còmpito che gli si affida, assicurandosi della perfetta sua comprensione;

soprattutto mettersi nelle volute condizioni di reperibilità, ad evitare che i motociclisti siano costretti a girare inutilmente in lungo e in largo per rintracciare il proprio comandante.

Le *autoblindo staffette* sono assegnate in organico al battaglione e al gruppo.

Ove tali unità non abbiano ragioni di impiego al completo dei loro elementi costitutivi, le autoblindo staffette passano, di massima, a disposizione del comandante della unità esplorante per il collegamento con i comandi in sottordine, laterali e della G. U. interessata.

Tale impiego può essere suggerito o imposto — in modo totale o parziale, in un senso o in altro o in più di una direzione — dalle seguenti circostanze:

disturbi atmosferici di tale entità da paralizzare il traffico r. t.;

interferenze (disturbi) provocate da stazioni r. t. vicine o lontane;

cifrari caduti in mano al nemico;

necessità di impedire all'avversario (rilevamento radiogoniometrico) la conoscenza della ubicazione delle stazione, mediante l'intercettazione, il controllo del loro traffico. L'ubicazione, particolarmente, con le variazioni derivanti dal movimento, offre sempre importanti elementi di giudizio;

convenienza di non impiantare altre maglie o impossibilità di farlo;

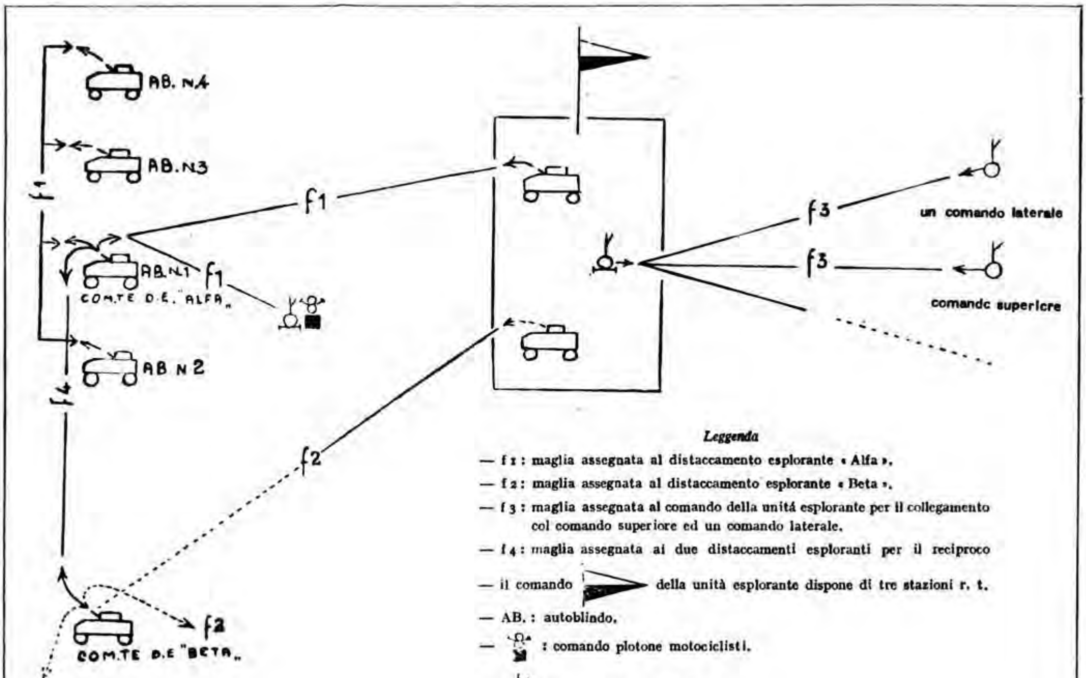


Fig. 18. — *Schema di collegamento r. t. (1° tipo) per unità esplorante.*

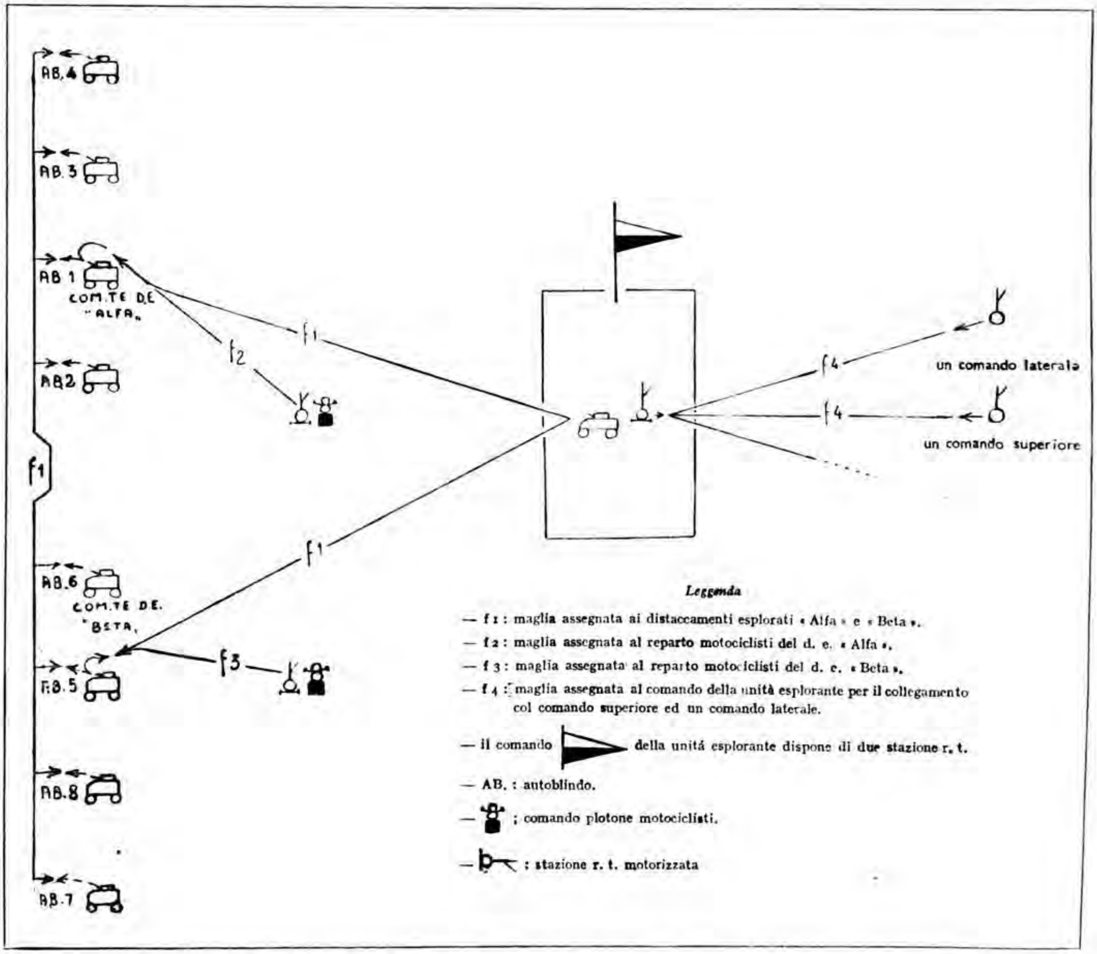


Fig. 19. — *Schema di collegamento r. t. (2° tipo) per unità esplorante.*

preferibile impiego di autoblindo in sostituzione di motociclisti quando si tratti di attraversare zone infestate dal nemico;

necessità, per il comandante interessato, di raggiungere elementi avanzati per rendersi conto, personalmente, della situazione, dare ordini, ricevere comunicazioni importanti, ecc.

Anche l'impiego delle autoblindo staffette deve rispondere a criteri di economia.

I capi equipaggio debbono essere esattamente orientati sulla situazione, sapere bene ciò che debbono fare, gli itinerari da percorrere, ecc.

Artifizi (cartucce e razzi da segnalazione, candele fumogene...) *e mezzi ottici e acustici* (bandiere a lampo di colore, segnalatori ottici, lampadine elettriche tascabili, fischietti, cornette a doppia tonalità...) vengono impiegati sulla base delle norme che, per ciascuno di essi (eccezione fatta per il segnalatore ottico del quale dispongono le sole unità carri armati) sono comuni a tutte le armi.

I servizi.

Generalità.

La funzione logistica va valorizzata al massimo. I servizi debbono rispondere sempre per aderenza, regolarità e volume alle reali esigenze dei reparti.

Il pieno sfruttamento della mobilità dei mezzi, della loro rapidità di marcia, del loro esteso raggio di azione non dipende « soltanto » da rifornimenti sufficienti e tempestivi, ma anche dalla cura del materiale e dalla regolarità della sua manutenzione.

Al riguardo la responsabilità dei comandanti e degli equipaggi, in sosta come in azione, non ha attenuanti di sorta.

Durante l'azione i rifornimenti e gli sgomberi hanno luogo — di norma — al cadere della notte su itinerari prestabiliti e in località determinate dal comando superiore. In via del tutto eccezionale possono effettuarsi anche di giorno utilizzando — per materiali non voluminosi ed urgenti — autoblindo di riserva.

Il funzionamento dei servizi è organizzato dal comandante del battaglione o gruppo coadiuvato dai suoi organi di comando (A. M. in 2ª – ufficiale al materiale – ufficiale subalterno per incarichi vari – ufficiale medico).

Ai bisogni della unità autoblindo che organicamente fa parte del N.E.C. provvede il comando di quest'ultimo.

Resta però inteso che il comandante carrista deve farsi « promotore » di ogni richiesta, rappresentando in tempo utile le proprie necessità. Ricevuto quanto gli oc-

corre, disciplina e coordina per proprio conto l'attività che ne consegue, coadiuvato dal comandante del plotone comando.

Il personale e i mezzi occorrenti per il funzionamento di tutti i servizi sono riuniti nella compagnia comando di battaglione o squadriglia comando di gruppo. Gli organici sono stabiliti dalle formazioni di guerra.

Con detto personale e mezzi è assicurata l'organizzazione ed il funzionamento dei seguenti servizi: sanità, vettovagliamento, idrico, vestiario ed equipaggiamento, armi e munizioni, trasporti, riparazioni e recuperi.

I servizi sono impiantati e funzionano normalmente nella zona di raccolta di battaglione o gruppo e in quella della squadriglia appartenente al N.E.C.

Se le singole compagnie o squadriglie debbono staccarsi dal battaglione o gruppo per occupare a considerevole distanza una propria zona di raccolta, e questa venga a trovarsi lontano dalle zone di attesa dei rispettivi plotoni, è da prevedere la costituzione di un « posto di rifornimento avanzato » di battaglione o gruppo. Viene così a stabilirsi un *asse dei rifornimenti e sgomberi* come è indicato nella fig. 21.

Servizio Sanità.

a) L'ufficiale subalterno medico provvede:

alla visita, prima cura e sgombero degli ammalati e dei feriti;

all'igiene ed alla profilassi;

alle richieste di rifornimento del materiale sanitario;

alla compilazione e trasmissione dei documenti sanitari prescritti.

b) Lo stesso ufficiale dispone di un autocarro leggero per il trasporto del materiale sanitario e del personale dipendente (aiutante di sanità e porta feriti); durante i trasferimenti per v.o. prende posto accanto al conduttore.

c) Quando l'unità è in marcia, il suo intervento si limita ad un pronto soccorso degli ammalati, dei feriti, dei sinistrati. Essi proseguono col proprio reparto. Il comandante interessato dispone, occorrendo, per la loro migliore sistemazione. Qualora abbisognevoli di maggiori e sollecite cure o di atti operatori, lo stesso comandante, sulla base delle comunicazioni avute al riguardo prima di iniziare il movimento:

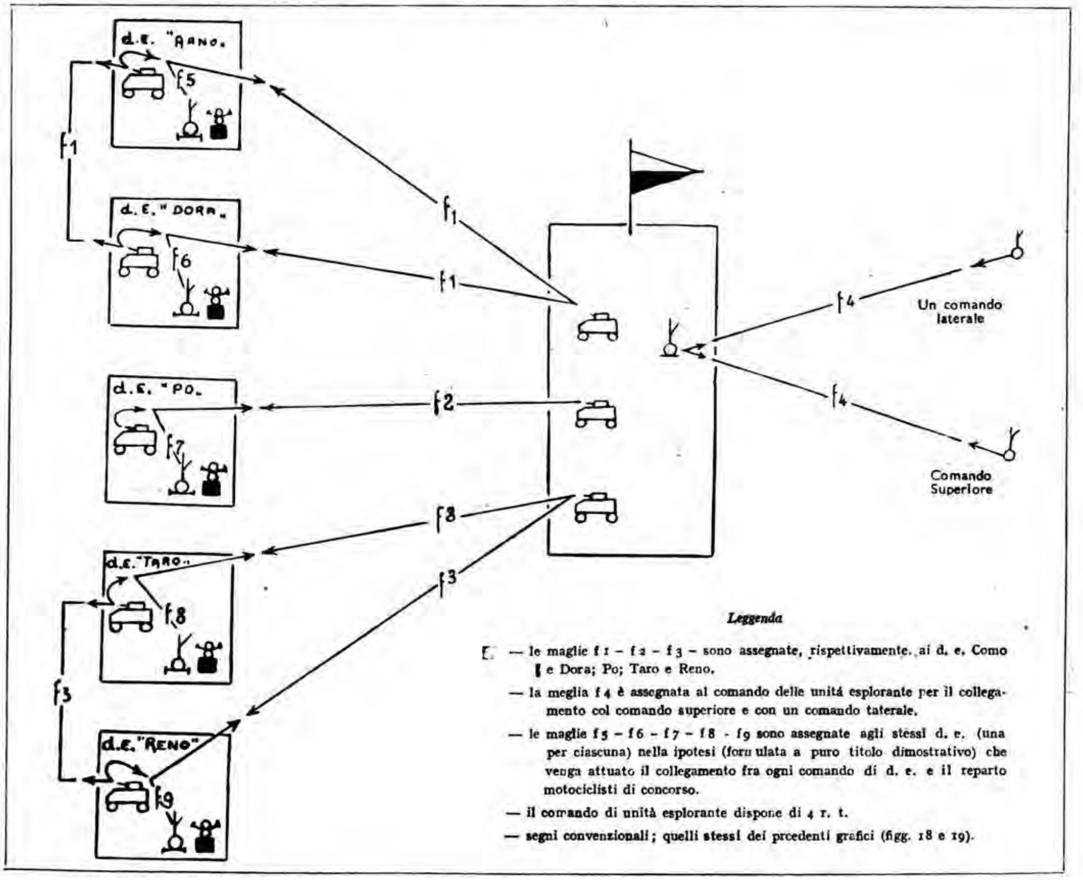
li lascia lungo il percorso (verranno raccolti dalle autoambulanze a tale scopo adibite dal comando superiore);

oppure li fa ricoverare nella formazione sanitaria più prossima.

d) Col materiale sanitario in dotazione al battaglione o gruppo, l'ufficiale medico è in grado di impiantare, nella zona di raccolta, un posto di medicazione (il luogo di impianto è indicato dall'A. M. in 2ª). *È nella zona di raccolta che il servizio sanitario trova le sue maggiori possibilità di funzionamento.*

e) Quando i reparti autoblindo sono impegnati, l'ufficiale medico resta nella zona citata e provvede *soltanto* ai bisogni del personale rimasto in posto.

Fig. 20. — *Schema di collegamento r. t. (3° tipo) per unità esplorante.*



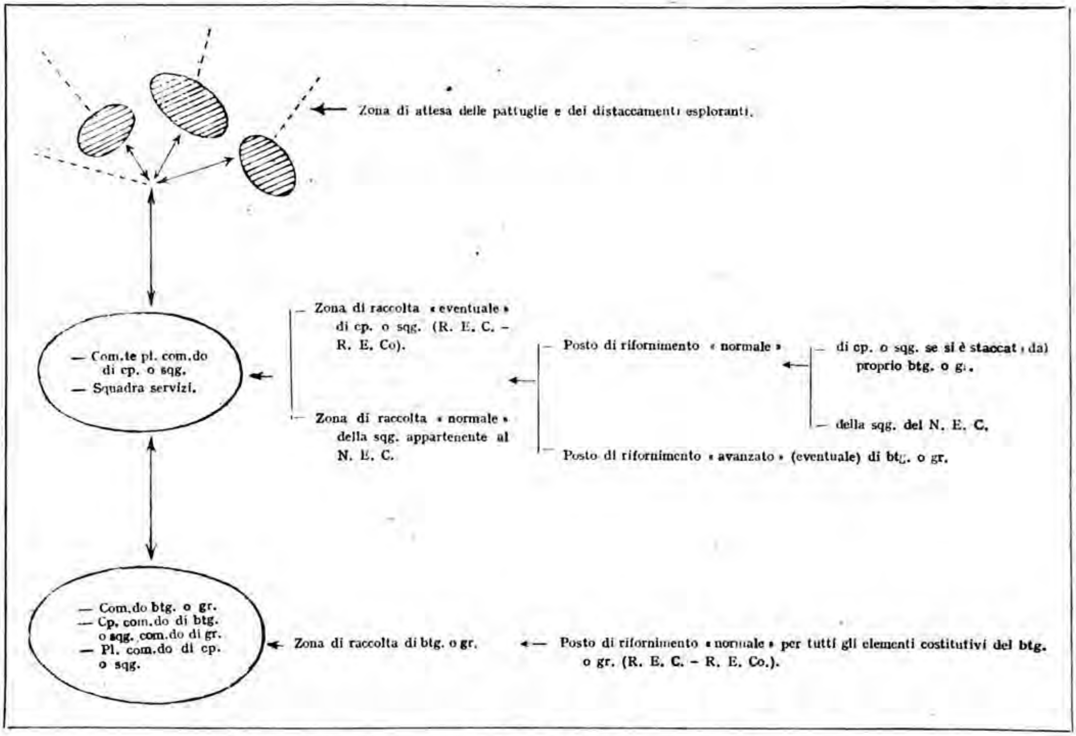


Fig. 21. — *Asse dei rifornimenti* (dal basso verso l'alto) *e degli sgomberi* (dall'alto verso il basso).

f) I comandanti di reparto sgomberano i propri feriti, appena possibile:

o sui viciniori posti di medicazione di unità di altre armi,

o sulle autoambulanze del comando dell'unità esplorante.

Servizio di vettovagliamento.

L'A. M. in 2ª presiede al rifornimento, alla confezione ed alla distribuzione dei viveri, generi di conforto e tabacchi. È coadiuvato dall'ufficiale subalterno per incarichi vari.

Il prelevamento è fatto con i mezzi forniti dall'autodrappello nell'ora, nella località e con le modalità indicate dal comando dell'unità esplorante.

In circostanze eccezionali, quanto occorre potrà anche giungere direttamente nella zona di raccolta. Talvolta potrà essere autorizzata l'incetta.

La confezione dei ranci è fatta nella zona anzidetta. L'A. M. in 2ª, presi gli ordini dal comandante del battaglione o gruppo, indica ai comandanti di compagnia o squadriglia il posto ove debbono essere impiantate le cucine (funzioneranno sempre per cp. o sqg.; eccezionalmente per btg. o gr.); comunica loro l'ora di distribuzione dei viveri in natura e se il combustibile occorrente sarà tratto dalle risorse locali oppure se affluirà da tergo. Provvede a reintegro delle razioni di riserva eventualmente consumate.

Servizio idrico.

Assicura il rifornimento di acqua potabile per il personale e di quella occorrente per i radiatori.

Il servizio assume importanza tanto maggiore quanto più grandi sono le difficoltà ed i bisogni di rifornimento.

Vi provvede l'A.M. in 2ª coadiuvato dall'ufficiale subalterno per incarichi vari.

Se non sono disponibili fonti, pozzi od impianti idrici, ci si serve dei mezzi di trasporto (autobotti) assegnati alla compagnia comando (autodrappello) del battaglione o gruppo.

Se può essere utilizzata una corrente di acqua, occorre stabilire da monte a valle i tratti successivi riservati:

al prelevamento dell'acqua da bere (previ controlli da parte dell'ufficiale medico);

al prelevamento dell'acqua per le cucine;

alla lavatura degli oggetti di cucina;

al bagno del personale;

al prelevamento dell'acqua per i radiatori;

alla lavatura degli oggetti di corredo.

Operazioni da fare per turni di compagnia o squadriglia.

Servizio vestiario ed equipaggiamento.

Provvede:

alla sostituzione e rinnovazione degli oggetti di corredo e vari di uso generale;

al cambio della biancheria;

al recupero e versamento degli stessi oggetti non più utilizzabili.

Anche questo servizio è affidato all'A.M. in 2ª coadiuvato dall'ufficiale subalterno per incarichi vari.

Servizio delle armi e munizioni.

L'ufficiale al materiale assicura il rifornimento delle armi e munizioni; provvede altresì alle piccole riparazioni delle armi ed al versamento di quelle non riparabili.

Il rifornimento delle munizioni e la sostituzione di armi guaste avviene dopo l'azione: o in zona di attesa o in quella di raccolta.

Il comando di battaglione o gruppo provvede poi al reintegro delle dotazioni fa-

cendone richiesta al comando dal quale dipende.

Le piccole riparazioni sono eseguite presso la squadra riparazioni.

Servizio trasporti.

Il trasporto dei viveri al seguito dei reparti; dei materiali di qualunque genere, non costituenti dotazioni individuali; dei rifornimenti vari di cui — comunque — si abbia bisogno, è assicurato dagli autocarri assegnati alla compagnia comando (autodrappello) di battaglione o gruppo ed al plotone comando (squadra servizi) della compagnia o squadriglia.

Il servizio:

a) nell'ambito del battaglione o gruppo (comando) è diretto dall'A.M. in 2ª coadiuvato dal comandante dell'autodrappello;

b) nell'ambito della compagnia o squadriglia è diretto dal comandante del plotone comando.

Servizio delle riparazioni e dei recuperi.

Vi provvede l'ufficiale al materiale coadiuvato dal comandante del plotone operai e carri di riserva.

La parte di carattere più propriamente esecutivo, è affidata al comandante della squadra riparazioni e a quello della squadra recuperi.

a) Le riparazioni speditive vengono fatte presso i reparti con il personale ed i mezzi di cui dispongono. All'uopo ciascun reparto ha in dotazione una determinata aliquota di accessori e di parti di ricambio di più comune impiego.

b) Le piccole riparazioni vengono eseguite presso l'autofficina del battaglione o gruppo. L'ufficiale al materiale giudica sulla entità delle riparazioni da fare e sul tempo occorrente; stabilisce la precedenza da dare alle singole lavorazioni; invigila sulla loro esecuzione; dà disposizioni per il rinvio alle compagnie o squadriglie dei materiali riparati.

c) Le medie e grandi riparazioni sono di competenza degli organi superiori del servizio trasporti a trazione meccanica.

d) Al recupero del materiale automobilistico (autoblindo comprese) resosi inefficiente e, come tale, immobilizzato, provvede la squadra recuperi valendosi del personale e dei mezzi di cui dispone. Rientra nelle attribuzioni del servizio che si considera anche:

la sostituzione delle autoblindo nelle anzidette condizioni;

il rifornimento delle materie di consumo.

e) Per una prima sostituzione di autoblindo inefficienti (gravi avarie) il comandante del plotone operai e carri di riserva dispone:

di tante autoblindo di riserva quanti sono i plotoni del battaglione o gruppo;

di un'autoblindo di riserva per il comandante del battaglione o gruppo;

di un'autoblindo di riserva per il comando R.E.C. o R.E.Cº.

Per ulteriori eventuali necessarie sostituzioni dovrà essere inoltrata richiesta alle competenti autorità.

f) Per il funzionamento di tutti gli auto e motoveicoli il battaglione o gruppo ha una scorta di «x» giornate di consumo, riferite ai carburanti, lubrificanti petrolio, stracci e carburo.

Le richieste dei rifornimenti occorrenti sono inoltrate ai competenti organi del servizio trasporti a trazione meccanica.

Il prelevamento è fatto con personale e mezzi forniti dall'autodrappello. Occorrendo, concorrono anche quelli delle compagnie o squadriglie.

È PROSSIMA LA PUBBLICAZIONE
DEL MANUALE D'ARMA

IL GENIO

In nuova edizione **COMPLETAMENTE RIFATTA** ed in due volumi

Il primo, del generale Biagio Biagioli tratterà dei lavori del campo di battaglia e delle comunicazioni. Il secondo, del colonnello Mario Picone, tratterà dei collegamenti

▼

I VOLUMI PERFETTAMENTE AGGIORNATI E RICCAMENTE ILLUSTRATI SARANNO MESSI IN VENDITA A L. 12 CIASCUNO

G.U. corazzate, rottura di organizzazioni campali, sfruttamento del successo

del magg. dei bersaglieri **TOMMASO CALISE**

L'impiego a massa dei mezzi corazzati e motorizzati, con la cooperazione di ingenti masse di aerei, sorprese, all'inizio dell'attuale guerra tutti coloro che avevano creduto nell'impossibilità di superamento delle munitissime linee di fortificazioni permanenti, senza tenere nel debito conto le possibilità di aggiramento a largo raggio delle linee stesse.

A tale sorpresa si possono attribuire quasi tutti i folgoranti successi riportati dalle grandi unità corazzate che, sfondate le organizzazioni campali nemiche in un settore opportunamente scelto, penetrarono in profondità e, aggirando le munitissime linee di fortificazioni permanenti, dilagarono tanto rapidamente e spregiudicatamente da sconcertare il nemico e da impedirgli ogni tentativo di tenace resistenza. In queste prime azioni le grandi unità corazzate agirono da sole, rincalzate dalle grandi unità motorizzate col compito di completarne l'azione coprirne i fianchi e mantenere aperta la breccia per assicurare l'afflusso dei rifornimenti fino a quando la situazione, non fosse completamente stabilizzata.

Il ritmo dell'avanzata delle grandi unità corazzate non consentì quasi mai alle grandi unità di fanteria di giungere in tempo per prendere parte attiva alla lotta: malgrado le faticose marce forzate i fanti giunsero quasi sempre quando la partita era oramai liquidata.

Scontata la prima sorpresa però, i difensori sono corsi ai ripari e sono riusciti ad escogitare quanto necessario per fermare i carri, tanto che tutti i belligeranti hanno dovuto rinunciare ad impiegare per la rottura le grandi unità corazzate, poichè queste hanno spesso subito perdite tali da essere costrette a desistere dal tentativo.

Le più recenti azioni di guerra sui vari scacchieri operativi hanno dimostrato come le grandi unità corazzate non possono più, da sole, rompere una sistemazione difensiva campale costruita secondo i principî scaturiti dall'esperienza dei primi anni di guerra.

...E' quindi logico che le difese abbiano cercato di fermare il carro trovando al tempo stesso il modo di metterlo fuori combattimento...

...Formazione d'una densa cortina di nebbia artificiale per coprire l'azione iniziale della fanteria; azione di guastatori zappatori di fanteria per aprire varchi...

Le ragioni di tale impossibilità vanno ricercate:

nel grande sviluppo assunto dall'impiego dei campi minati e degli altri ostacoli passivi (specialmente fossi anticarro);

nell'aumento sempre maggiore, di numero e potenza, delle armi controcarri e delle artiglierie.

I mezzi d'azione del carro armato: movimento, fuoco ed urto, sono strettamente legati tra loro:

il *movimento* porta, il più rapidamente possibile, il fuoco nella direzione più redditizia e rappresenta al tempo stesso, il mezzo più cospicuo di difesa del carro;

il *fuoco* distrugge o neutralizza le armi del nemico per il tempo necessario ad effettuare il movimento;

l'*urto* è l'episodio conclusivo della azione, poichè porta materialmente il carro sul centro di resistenza del nemico, determinandone la resa o la distruzione.

È evidente che, fra i tre mezzi d'azione suddetti, la preminenza spetta al primo, cioè al movimento che, in definitiva, è quello che permette di raggiungere l'obbiettivo.

È quindi logico che tutte le difese abbiano cercato di fermare il carro trovando al tempo stesso il modo di metterlo facilmente fuori combattimento. Di qui il grande incremento dato allo impiego dei mezzi del combattimento di arresto e specialmente all'impiego dei campi minati.

Il campo minato ferma inesorabilmente il carro armato che fino ad oggi, non può attraversarlo impunemente o aprirsi la strada rimuovendo esso stesso le mine.

Rimane così frustrata la sorpresa nel tempo, poichè l'attacco delle unità corazzate deve essere preceduto dall'apertura dei corridoi attraverso i campi minati, operazione che difficilmente può sfuggire all'attenzione di un difensore accorto.

In una odierna organizzazione difensiva campale esistono normalmente una o più fasce di campi minati, tanto più profonde quanto maggiore è il tempo del quale il difensore ha potuto disporre.

Spesso le fasce minate sono di notevole ampiezza e costruite, insieme ad altri ostacoli anticarro (fossi, muri, ecc.), a ridosso delle avanstrutture della sistemazione difensiva, sicchè l'attaccante deve affrontarle dopo aver superato le avanstrutture stesse che, a loro volta, possono essere protette da ostacoli passivi e da sbarramenti successivi di mine. Normalmente la zona minata e l'ostacolo passivo si estendono lungo tutta la sistemazione difensiva, lasciando alle unità corazzate scarse possibilità di realizzare la sorpresa anche nello spazio.

Durante il tempo d'arresto che i carri debbono segnare davanti al campo minato, il difensore ha modo di:

batterli efficacemente col fuoco delle artiglierie e delle armi controcarri opportunamente schierate;

fare affluire i mezzi per preparare e sferrare il contrattacco nel momento più favorevole.

Anche nell'attuale guerra la lotta tra la corazza e il cannone continua: la prima diventa ogni giorno più robusta, il secondo aumenta ogni giorno di più — con la velocità iniziale, il calibro ed altri nuovi ritrovati — la forza di penetrazione e gli effetti di scoppio dei suoi proietti.

Oggi non sono ancora prevedibili le conclusioni cui porteranno gli sviluppi di tale lotta.

Al movimento — elemento nuovo solo per entità — intervenuto in favore della corazza, il cannone ha contrapposto una maggiore celerità di tiro ed una maggiore perfezione nelle postazioni.

Per il momento, dei due antagonisti, il carro armato presenta ancora, negli organi di movimento, il proprio *tallone d'Achille* sul quale il cannone cerca di piazzare i suoi colpi.

I risultati di alcune fra le più recenti azioni di attacco con mezzi corazzati contro siste-

Al movimento il cannone ha contrapposto una maggiore celerità di tiro...

Una volta lanciata la G. U. deve svolgere la propria azione con decisione...

mazioni difensive, largamente munite di armi controcarri, hanno dimostrato che, se queste non riescono a stroncare definitivamente reiterati attacchi di carri armati, infliggono all'attaccante perdite tali da comprometterne ogni capacità di penetrazione.

Tali perdite aumentano notevolmente quando i carri sono costretti a fermarsi davanti al campo minato o all'ostacolo passivo poichè, in tal caso, la probabilità di colpirli con le armi controcarri e con le artiglierie è notevolmente maggiore.

Fino a quando i carri armati non saranno in grado di attraversare impunemente i campi minati, sembra quindi che si debba escludere la possibilità di iniziare e condurre a termine le rotture di una sistemazione difensiva campale impiegando solo grandi unità corazzate.

All'assolvimento di tale compito dovrà dunque provvedere la fanteria con la cooperazione di guastatori e zappatori, nonchè di tutte le altre armi: artiglieria, genio (artieri) e aviazione.

È dunque al fante, all'eroico fante, che spetta ancora oggi di affrontare per primo il nemico aprendo, spesso di giorno e di viva forza, i corridoi attraverso i campi minati e sgretolando la posizione di resistenza nemica per aprire la breccia necessaria per il passaggio delle forze che debbono realizzare la rottura e successivamente sfruttare il successo.

L'azione di rottura di una odierna organizzazione difensiva campale si può sintetizzare nelle seguenti fasi:

1) *intensa e violenta preparazione di artiglieria, con eventuale concorso dell'armata aerea, tendente a*:

colpire le artiglierie avversarie ed in particolar modo le armi controcarri;

battere le difese anticarro passive e i campi minati allo scopo di renderli meno efficienti, o quanto meno, creare crateri di approccio dei quali si serviranno i fanti destinati a rimuovere le difese stesse;

accecare gli osservatori del nemico, con impiego di proietti fumogeni.

2) *Formazione di una densa cortina di nebbia artificiale per coprire l'azione iniziale della fanteria.*

La cortina dev'essere di estensione tale da rendere incerto il nemico sul tratto prescelto per la rottura e deve essere alimentata per tutto il tempo necessario all'apertura dei corridoi attraverso i campi minati e al passaggio delle truppe di attacco.

3) *Azione di guastatori e zappatori di fanteria* per aprire i corridoi attraverso i campi minati, varchi nei reticolati e per rimuovere o neutralizzare gli altri ostacoli passivi.

Tutte le armi di accompagnamento, e possibilmente qualche mezzo blindato o corazzato incrociante nelle immediate vicinanze, debbono proteggere l'azione degli elementi suddetti.

4) *Attacco della fanteria, accompagnata da piccole formazioni di carri armati*, tendente a sgretolare la posizione di resistenza con l'eliminazione del maggior numero possibile di centri di resistenza del nemico, specialmente quelli dotati di armi controcarri.

L'attacco della fanteria è appoggiato da tutte le artiglierie disponibili, ad eccezione di quelle organiche o assegnate in rinforzo alle grandi unità corazzate, che debbono agire con le unità stesse nella fase successiva.

Largo impiego debbono trovare in questa fase i mortai per fanteria e i nebbiogeni.

5) *Attacco delle grandi unità corazzate.* Superate tutte le difese passive anticarro e iniziato lo sgretolamento delle posizioni di resistenza nemica, vengono lanciate all'attacco le grandi unità corazzate che completano la rottura e sfruttano il successo, precludendo al nemico ogni via di scampo.

Le grandi unità corazzate non debbono quindi agire in stretta cooperazione con la fanteria, ma debbono tenersi pronte a sfruttarne tempestivamente il successo.

Con le fanterie debbono cooperare per la rottura, combattendo di pari passo con essa e potenziandone lo sforzo, piccole unità di carri di media potenza, con vera e propria funzione di *accompagnamento.*

L'azione delle grandi unità corazzate deve quindi avere inizio solo quando le fanterie, superati i campi minati e gli altri ostacoli passivi, abbiano quasi superato anche la zona di terreno sulla quale il nemico aveva organizzato il fuoco delle proprie armi automatiche e controcarri.

Una volta lanciata, la grande unità corazzata deve svolgere la propria azione con decisione, travolgendo o superando, aggirandoli senza indugio, i superstiti centri di fuoco nemici.

Primo obiettivo da raggiungere è la zona di schieramento delle artiglierie.

L'azione non può e non deve subire soste, per non dar tempo al nemico di riorganizzarsi ed opporre valide resistenze (1).

Raggiunto il primo obiettivo la grande unità corazzata procederà in profondità su *linee successive di obiettivi*, precedentemente fissate, fino a raggiungere quella sulla quale la grande unità deve sostare per riordinarsi e rifornirsi.

Oltre quest'ultima linea, l'aliquota motorizzata della divisione-corazzata deve assumere uno schieramento atto a proteggere la sosta e le operazioni di rifornimento, fino al sopraggiungere di altre forze organicamente meglio attrezzate a mantenere il possesso della posizione.

Ultimati i rifornimenti la grande unità corazzata deve procedere oltre, senza esitazione, tendendo agli obiettivi risolutivi della battaglia.

Tracciato così, nelle linee generali e sulla base delle recenti esperienze di guerra, il quadro dell'azione di rottura di una sistemazione difensiva campale, consideriamo più da vicino l'azione della divisione corazzata nello sfruttamento del successo, per esaminare a quale profondità deve spingersi nel dispositivo nemico e con quali modalità.

(1) Si consideri che, oltre tutto, ogni sosta del carro si traduce in un consumo di carburante, poichè l'esperienza insegna che l'equipaggio del carro costretto a sostare non arresta il motore e che in conseguenza l'autonomia del carro viene ad essere ridotta. Meglio sarebbe che nella pratica l'autonomia fosse misurata solamente in ore di moto del motore.

La nostra regolamentazione (1) afferma che «l'azione di una grande unità corazzata è redditizia solo quando è spinta in profondità sino a raggiungere le retrovie del nemico o, quanto meno, la zona di schieramento delle sue artiglierie di medio calibro».

E ancora, fra i principî basilari di impiego, aggiunge: «agire di iniziativa oltre gli obiettivi assegnati, quando si delinei la possibilità di perturbare in profondità il dispositivo nemico» (2).

L'esperienza delle più recenti operazioni di guerra ha suffragato quanto afferma la nostra dottrina. Sia in Africa Settentrionale, sia in Russia, si è potuto constatare infatti, che le grandi unità corazzate hanno continuato lo sfruttamento del successo spingendosi per molte centinaia di chilometri in territorio nemico, fino a conseguire risultati strategici di considerevole importanza.

Lo sforzo che può produrre una grande unità corazzata deve però essere commisurato alla capacità combattiva necessaria per affermarsi sull'ultimo obiettivo da conquistare, e alle possibilità logistiche.

Il logorio dei reparti carristi in azione, malgrado l'elevato spirito e la volontà in tutti radicata di proseguire ad ogni costo, è notevole anche quando il nemico non riesca ad opporre successive resistenze all'avanzata dei carri.

(1) Circolare 18.000 n. 28, pag. 32.
(2) Circolare 18.000 n. 30, pag. 23.

Si debbono considerare infatti, oltre alle perdite dovute all'azione del nemico:

il logorio fisico del personale;

le perdite di carri per guasti meccanici.

Entrambi questi fattori debbono essere attentamente valutati nello stabilire lo sforzo di cui la divisione corazzata può essere capace.

Si può ritenere, sulla base delle recenti esperienze, che normalmente i reparti corazzati possono agire per più giorni consecutivi, sempre che gli onerosi rifornimenti di carburanti, acqua, munizioni e viveri affluiscano regolarmente.

In base a quanto esposto, si deve ritenere che una divisione corazzata destinata ad operare la rottura di una posizione di resistenza, organizzata secondo i più recenti dettami dei procedimenti del combattimento d'arresto, non possa essere in grado di assolvere successivamente al compito essenziale: *lo sfruttamento del successo fino al raggiungimento di obiettivi strategici determinanti.*

Le azioni di rottura e successiva penetrazione effettuate dalle grandi unità corazzate germaniche all'inizio dell'attuale guerra, non sono più possibili oggi che la fortificazione campale e le armi controcarri hanno potenziato notevolmente la difesa.

Parlando di corazzati

del Capitano carrista ALFONSO V. GIARDINI

Nel recente articolo *Parlando di Corazzati* sono state esposte da parte di un ufficiale di artiglieria alcune idee che si riferiscono all'impiego dei carri armati e dei semoventi.

Poichè il titolo stesso richiama un pacato discorrere dell'argomento, si consenta ad un carrista di intervenire nella questione, perchè dal sereno parlarne potrà scaturire un contributo chiarificatore e costruttivo.

Pur essendo pienamente d'accordo in tutta la parte che considera l'evoluzione della guerra corazzata fino ad oggi, non posso non dissentire quando si giunge alla conclusione che il carro armato può essere vantaggiosamente sostituito dal semovente e si auspica addirittura la costituzione al posto della divisione corazzata di una divisione di artiglieria semovente la cui massa d'urto sia formata da un reggimento di artiglieria di assalto.

È bensì verissimo che il cannone aumenta sempre più la sua presenza sul campo di battaglia; ed in argomento, chi scrive, già da tempo andava avvertendo che, come l'avvento della mitragliatrice nell'ultima guerra aveva fatto sì che gli eserciti stimassero che per essere meglio armati dell'avversario occorresse avere un maggior numero di mitragliatrici distribuite tra la fanteria, fino a giungere possibilmente al massimo di dare a ciascun uomo una mitragliatrice; così ora l'avvento della guerra corazzata aveva creato lo stesso concetto nei riguardi del cannone, portando anche quì di conseguenza la necessità di ripartirne la quantità massima possibile fra i combattenti: tanto che viene logico domandarsi: con che cosa si combatterà la prossima guerra?

Occorre peraltro distinguere tra cannone e carro armato e a tal proposito giova ritornare un momento su quelli che sono i mezzi d'azione dell'artiglieria, della fanteria e della cavalleria.

Ognuno sa che mezzo d'azione principale dell'artiglieria è il fuoco. Il movimento è solo funzione del mezzo d'azione principale e non ha altro scopo che quello di permettere un più razionale, tempestivo, efficace impiego del fuoco.

Tale graduatoria non si ha invece per i mezzi d'azione della fanteria e della cavalleria che sono, come è noto, il fuoco, il movimento e l'urto; ma tuttavia se fra essi si vuole stabilire una scala di valori, direi che (anche se tutti e tre si completano e si integrano a vicenda in quanto il fuoco agevola il movimento e il movimento conduce all'urto) più importante è il movimento perchè esso è la base essenziale per l'attuazione della manovra.

Quì, per completare la premessa, s'impone una chiarificazione del concetto di urto.

L'urto, a mio parere, non è più da identificarsi con il corpo a corpo, con l'assalto alla baionetta, o con lo schiacciamento procurato dal carro, anche se questa sua fisionomia permane in molti episodi di combattimento. Oggi nella maggior parte dei casi esso può dirsi che si attui con il fuoco portato a brevissima distanza: sia esso quello delle bombe a mano, del parabellum, del fucile automatico e del fucile mitragliatore, sia quello del cannone che spara a tiro diretto; e cioè il fuoco portato a così stretto contatto con l'avversario che dopo la sua efficace attuazione sull'obiettivo che gli compete, non occorre altra azione d'urto o d'assalto inquanto l'eliminazione dell'obiettivo è già stata raggiunta.

Voglio dire cioè che quando il fante dopo il lancio delle bombe a mano o l'ultima raffica del mitragliatore arriva sulla posizione nemica non vi trova nella maggior parte dei casi che morti, feriti o gente che alza le mani e pertanto l'urto inteso come fase finale e risolutiva nel combattimento è già avvenuto.

Dal riepilogo dei mezzi d'azione fatto fin quì si deduce che diversissimi sono i modi di combattere dell'artiglieria e del carro, e mentre la prima basa la sua azione principalmente sul fuoco, il carro basa la sua azione principalmente sul movimento « conditio sine qua non » della manovra, per la quale esso è nato; ed il fuoco non è che sinonimo di urto e, specie nel combattimento contro posizioni difensive, non è azzardato dire che esso svolge tutta un'azione d'urto, che si inizia con il fuoco del cannone, si sgrana con quello delle mitragliatrici e termina con lo schiacciamento.

Diverso è invece il criterio che fa agire il semovente, da quello che fa muovere il carro, ed anche se in entrambi il mezzo d'azione diciamo così secondario è cresciuto comparativamente d'importanza, esso non giunge mai a superare il mezzo d'azione principale, che è quello per il quale sono stati creati: voglio dire cioè che nell'artiglieria semovente le maggiori possibilità di traslazione hanno in definitiva il solo scopo d'accrescere l'aderenza e la tempestività del suo fuoco, e, in una sola parola di migliorarne l'efficacia.

È chiaro quindi che pur riconoscendo esatto il bisogno di una maggiore massa d'artiglieria da assegnare alla divisione corazzata e pur dovendo questa essere semovente, perchè abbia a giovarsi della massima maneggevolezza possibile (intendendo per maneggevolezza il tempo e lo sforzo necessario per passare dalla posizione di traino a quella di sparo), pure essa non può agire che come artiglieria, quindi esclusivamente con il fuoco, e la sua manovra non può essere che manovra statica di traiettorie, laddove la manovra dei carri è manovra di mezzi che si effettua attraverso il movimento e conduce all'urto. Quella manovra cioè che è l'estrinsecazione della volontà, dell'intuito, della genialità del comandante, la sola che può imporre all'avversario il suo disegno operativo e portare al successo.

E per tale manovra il carro è, terrestremente parlando, il mezzo più squisitamente idoneo, specie sui terreni africani dove la mancanza di un fronte continuo l'ha resa indispensabile ed essenziale anche nella difensiva.

Nè si dica che questo cómpito può essere svolto dal reggimento artiglieria d'assalto per caratteristiche d'impiego troppo diversamente palesi perchè sia necessario qui esporle.

La negatività di una tale soluzione, ed il fatto che il reggimento d'artiglieria d'assalto non potrà mai distaccarsi dai criteri d'impiego dell'artiglieria è implicità nell'affermazione, comparsa nell'articolo citato, che i suoi pezzi dovrebbero avere congegni adatti a consentire il tiro a puntamento indiretto.

Il fatto che gli artiglieri abbiano combattuto con i semoventi da 75 con slancio e spregiudicatezza in modo da non rimanere secondi a fanti e cavalieri nella riconquista della Cirenaica, non fa altro che suffragare quanto fin quì esposto in quanto è risaputo che in quella contingenza il semovente venne adoperato come carro.

È noto infatti che data l'urgenza di avere un carro, armato di un calibro da 75, per poter controbattere efficacemente i nuovi carri americani fortemente corazzati, si rese necessario dover adottare come carro di rapida costruzione, il semovente da 75.

Tant'è che tale semovente venne immediatamente dopo dato ai carristi e conseguentemente si fu costretti, per le ragioni di urgente necessità suesposte, ad una nuova edizione dell'organico del battaglione carri, imposta come una soluzione temporanea e di ripiego e che viene a dare, in sostanza una altra chiara indiretta dimostrazione dell'impossibilità da parte del semovente di sostituire il carro.

Si tratta dunque di due mezzi che devono combattere in stretta collaborazione, ma che agiscono sul campo di battaglia secondo distinti criteri d'impiego, con personale per il quale occorre una preparazione tecnica e morale del tutto diversa. Tanto che mentre gli uomini del semovente vivono ed agiscono solo in funzione del capo-pezzo tiratore, l'equipaggio del carro armato costituisce una amalgama unico, connaturato al carro stesso; del quale può dirsi che se il capo-carro ne è il cervello e le armi la voce infuocata, il motore ne è il cuore e il pilota l'anima.

Non si dolgano quindi gli artiglieri se anch'io affermo che ai diversi criteri d'impiego corrispondono due diversi indirizzi mentali, forme diverse dello stesso ardentissimo spirito che accomuna artiglieri e carristi. Nè quanto detto fin quì vuol essere «diminutio capitis» dell'artigliere. Tutt'altro.

Poichè quel suo modo di concepire il combattimento è perfettamente ed assolutamente conseguente ed intonato ad ottenere il massimo rendimento dal mezzo che adopera.

E sarebbe un guaio se fosse diverso.

Si potrebbe ancora aggiungere che il carro si differenzia da qualsiasi altro mezzo di combattimento perchè non conosce altro modo di combattere che l'offensiva, tanto che anche quando deve difendersi attacca; che una sua azione statica è inconcepibile, ed infinite altre argomentazioni.

Ma questo ci porterebbe troppo lontano e ritengo che quanto ho esposto fin quì sia più che sufficiente a stabilire il netto distacco che distingue sotto ogni aspetto il semovente dal carro armato. Tutti e due, pur combattendo la stessa battaglia, hanno ognuno un compito che non esclude quello dell'altro, ma lo completa e lo integra.

E si lascino i carristi svolgere il proprio, che non è facile e non tollera improvvisazioni.

I celeri nipponici

del tenente carrista Gigi ROMERSA

La potenza militare del Giappone si è dimostrata, dall'inizio della guerra ad oggi, colossale e completa in tutti i settori.

La Marina, l'Esercito e l'Aviazione, presenti in tutti i teatri operativi del Pacifico, della Cina e della Birmania, hanno scritto pagine leggendarie di eroismo che sono la continuazione logica dello spirito dei vecchi « Samurai ». La macchina bellica nipponica ha mosso i suoi ingranaggi simultaneamente con l'attacco alle Hawai ed ha continuato con moto vorticoso in un crescendo di perfetta coesione che ha portato alle sfolgoranti vittorie delle Isole ed alla campagna che ha preparato l'attacco alla potenza imperiale britannica nella terra di Gandhi. Dietro l'esercito, dietro le forze armate, con lo stesso animo di coloro che si battono nella giungla, marcia il popolo, un popolo disciplinato e fiero, che fa della guerra la sua ragione di vita e che alla lotta dà le proprie energie senza risparmio, senza esitazione, arroventato dal clima eroico della battaglia.

Per poter comprendere cosa sia la forza militare del Giappone è necessario dare uno sguardo alla struttura interna del Paese, rendersi conto di ciò che sono le energie vive sulle quali si appoggia la capacità di resistenza e di offesa del « Nippon ». Alle spalle delle formazioni che attaccano, si erge il complesso organico dell'industria pesante che, sorta con la costituzione delle acciaierie statali di Jawata, si è venuta via via sviluppando sul metro delle diverse guerre combattute. Dal 1917 (attraverso il periodo di depressione causato dal disarmo navale) si è giunti al 1931, anno che coincide con l'inizio del conflitto cinese. Proprio in tale epoca si è sentita la necessità di avere un esercito completo, capace di sostenere il peso di una lotta la cui durata non era prevedibile data la vastità del terreno e il numero stragrande delle forze che si opponevano. Si era compresa da tempo l'indispensabilità di svincolarsi dall'industria straniera e specialmente da quella americana ed inglese, e di dare al paese la possibilità di far fronte, da solo, alle esigenze che la difesa del Giappone imponeva. Lo scoppio della guerra mondiale ha rafforzato la capacità produttiva nipponica ed ha dato al popolo, all'esercito, alla Nazione la sicurezza che ovunque, in ogni circostanza, i soldati avrebbero combattuto e vinto sostenuti solo da ciò che la Patria poteva loro dare.

L'industria meccanica ha avuto uno sviluppo rapidissimo e le cifre della produzione, dalle ultime statistiche, dicono con quale zelo i Figli del Sol Levante si siano applicati in questo campo che è il primo e l'essenziale per la guerra. Nuove armi, nuovi mezzi corazzati, nuove navi, modernissimi tipi di velivoli, escono a getto continuo dalle fabbriche e vanno ad alimentare le Unità impegnate per la ricostituzione della Grande Asia su basi di giustizia e di nazionalità.

Cosa sia in grado di fare il Giappone, nel campo militare, lo dicono i successi realizzati nel corso delle grandi battaglie contro la potenza navale anglosassone. È un esercito attrezzato meravigliosamente, dotato dei più moderni mezzi di offesa e di difesa che si muove sui terreni impervi della desolata Cina, sotto la canicola che frusta la Birmania, attraverso le intricate matasse naturali che legano le gambe di chi si avventura per la giungla misteriosa. Sui mari, nel Pacifico che è stato ormai sconvolto dalle prore di cento e cento navi che si cercano e si attaccano a morte fra il biancore delle spume prodotto dalle accostate, dalle virate strette, la bandiera degli uomini del Tenno, sventola e corre portando attraverso le vie liquide il palpito di quei marinai che dirigendo le torpedini umane vedono nella morte il premio più ambito.

I celeri nipponici

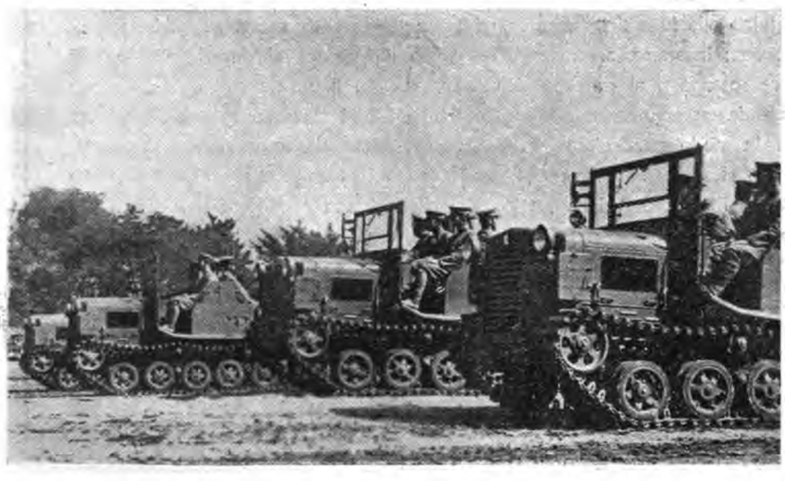
La motorizzazione nell'esercito nipponico ha raggiunto proporzioni quasi totalitarie. Anche se sono rimaste le unità di fanteria vere e proprie, armate come sono armati i fanti di tutto il mondo, la massa marcia su ruote, su cingoli, con l'ausilio

del motore. Le campagne sostenute negli scacchieri dell'Oceano Pacifico e sui campi della Birmania e della Cina, hanno avuto tali risultati proprio perchè le forze giapponesi erano dotate, oltrechè di quello spirito superbo che le pone all'avanguardia fra gli eserciti del mondo, di una perfetta attrezzatura meccanica sia come mezzi di trasporto, di difesa, che di urto. Artiglierie campali e antiaeree montate su telai muniti di ruote, ad assali bassi, autocarri robusti, carri armati di tipo vario, dai leggeri ai pesanti, motociclette e biciclette e trattori semicingolati, sono le macchine di cui dispongono gli uomini del Tenno. Per l'addestramento carrista apposite scuole provvedono a fornire alle specialità il personale che passa attraverso minuziose selezioni affinchè i prescelti siano effettivamente dei carristi nel senso completo della parola. Ma l'uomo che esce dalla fucina non è completo, è sbozzato e solo un addestramento minuzioso, particolareggiato, che lo renda padrone della macchina e delle sue armi, lo collauderà e lo porrà in grado di lasciare il Paese per raggiungere i reparti impegnati sui vari fronti. Nella Malacca, ma specialmente alle porte dell'India e nel territorio di Chan Kai Scek, i motocorazzati nipponici hanno fatto mirabilia. Lunghe colonne di carri aprivano la strada alle fanterie autotrasportate, spazzavano sbarramenti, attaccavano le unità similari nemiche facendo rifulgere, su tutto, lo spirito eroico che anima i *celeri* del Sol Levante.

Altra caratteristica dell'Esercito giapponese sono le formazioni di reparti ciclisti. La capacità nipponica, in questo settore industriale, ha raggiunto cifre astronomiche.

Intere Unità, specie agli inizi della campagna per le isole, si ramificavano, dopo gli sbarchi, nel territorio nemico percorrendo forti distanze con l'ausilio della bicicletta. Specialmente nel Borneo e nella marcia di avvicinamento a Singapore i nuclei ciclisti hanno fatto spesso parlare di sè e si sono imposti all'ammirazione generale. Quante volte il bollettino del Quartiere generale imperiale ha menzionato questa specie di *celeri* umani? Molte, moltissime e noi con la fantasia seguivamo quelle colonne a due ruote che pedalavano con lena lungo le strade assolate e umide che ferivano la boscaglia tropicale, le vedevamo irradiarsi per il paese, abbandonare per un attimo il biciclo, imbracciare il fucile con la piccola bandiera appesa alla canna, montare i pezzi leggeri da campagna portati a spalla, attaccare il nemico, disperderlo e riprendere poi l'avanzata, sempre aiutati dalle gambe, sempre spinti da quel meraviglioso e perfetto motore che è il fisico umano.

Macchine, macchine e cannoni trainati da macchine è stata la parola d'ordine che è corsa negli alti gradi dell'esercito nipponico allorchè si sentì impellente la necessità di avere una forza capace di rispondere ad ogni attacco avversario e tale da appoggiare la marcia dei soldati che si sono assunti, di fronte all'umanità, il compito di riportare l'ordine nell'Asia immensa e misteriosa.



Il fattore uomo

Sono indispensabili le macchine, ma accanto agli ordigni freddi inanimati, è necessario vi siano dei cuori capaci di trasfondere all'acciaio la fiamma che ne brucia

il sangue. È innegabile ormai che lo spirito combattivo dei giapponesi è superiore a quello degli anglosassoni. Si è dimostrato in tante e tante circostanze e scorrendo brani di letteratura militare (i resoconti di corrispondenti di guerra dalle zone d'operazioni) appare la infinita umanità di quei soldati che si lanciano arditamente col carico di esplosivo contro le navi nemiche o cadono fra i reticolati di una posizione immolandosi per il trionfo della Patria.

Soiti Nogami scriveva infatti: « Dalla linea del fuoco giunge un portaordini ferito e sanguinante che comunica al comandante di compagnia: « Ci siamo scontrati con forze nemiche di gran lunga superiori. Il combattimento è disperato. Abbiamo feriti in gran numero. Chiediamo rinforzi ». Il capitano ordinò l'adunata e disse ai suoi uomini che forse non sarebbero tornati da quell'azione. Per un attimo essi compresero ciò che li attendeva e come tutti gli uomini che sentono la fine vicina, inevitabile, si sbiancarono. Fu un momento di nervosismo che sparì ben presto. Si portarono poi sugli autocarri, sereni come se dovessero recarsi ad una normale esercitazione. Ciò fa comprendere come i giapponesi amino e comprendano la bellezza della vita e come anche per essi sia penoso il rinunciarvi. Sta però di fatto che quando vien richiesto il trapasso come ineluttabile, come necessario, il soldato nipponico « passa volontariamente di là della linea della morte».

Altre corrispondenze mostrano lo spirito eroico dei combattenti del Tenno. Uno scriveva alla famiglia che si rammaricava per non aver potuto ancora far nulla che lo distinguesse dagli altri. Chiedeva la lotta e l'attendeva come un premio perchè « aveva sempre desiderato, anche prima di vestire l'uniforme, di non vivere tutta una vita senza lasciare alcuna traccia ».

È questo lo spirito degli uomini del Tenno, di quegli uomini che nell'ora grave dell'attacco ripetono il grido delle sentinelle che mossero all'assalto dei reticolati di Chapei, il grido che vien dalle solitudini immense dell'oceano dove riposano, nel cimitero liquido, fra le fiancate delle bare d'acciaio, i marinai che non hanno fatto ritorno: *Banzai*, il triplice *Banzai* di vittoria.

La Direzione di " **Nazione Militare** „ invita gli ufficiali reduci dai fronti russo, africano, balcanico ad inviarle articoli (di lunghezza non superiore alle dieci pagine dattilografate), che, ispirandosi alle personali esperienze, esaminino alla luce della pratica realtà, argomenti di carattere addestrativo, di impiego, d'applicazione, ecc.; insomma, argomenti che, fino a ieri erano affrontati per lo più teoricamente, e non sempre sottoposti al collaudo della vera guerra. Naturalmente dato lo scopo **didattico** che la rivista intende perseguire, non saranno accolti lavori sterilmente critici, mentre invece saranno apprezzati in modo particolare gli Autori che, anche da azioni meno fortunate, dimostreranno di aver saputo ricavare insegnamenti fecondi, dando così un utile contributo di studio ai molteplici e spesso complessi problemi della tattica, del rifornimento e dell'impiego dei minori reparti in combattimento, sempre in rapporto al terreno, all'ambiente e ai mezzi disponibili. La sostanza prevalentemente tecnica di questi lavori, dovrà essere presentata in forma **attraente**. Saranno graditi nitidi schizzi, anche di carattere artistico e fotografie ad illustrazione degli scritti.

I lavori pubblicati saranno compensati con L. 300

CRONACHE DEI CELERI IN AFRICA

del tenente G. R.

Il problema dei Celeri, diventa di giorno in giorno più attuale, più decisivo. Esso segue di pari passo l'evolversi della tecnica bellica e non dà tregua agli studiosi e agli osservatori. È tramontato il periodo delle battaglie di logoramento, delle stasi in trincea, delle soste che si protraggono per mesi e mesi, è subentrato un fattore nuovo, nuovissimo, quello della lotta che va col ritmo dei velivoli e col pulsare dei motori. Sulla scia di questo rullio continuo, di questo rotolio, verso una stasi duratura (la stasi per la quale per anni si corre e si vola) le truppe, — (e in un domani non lontano tutte le truppe) — devono (e dovranno) marciare, ruote ai piedi, per non cadere nell'errore di essere assenti quando il momento decisivo del combattimento lo richiede.

Ci occuperemo dei « Celeri » attraverso le varie vicende della guerra africana. Li seguiremo negli spostamenti di centinaia di chilometri sulle piste sassose e piene di polvere, li vedremo combattere, dall'Egitto alla Tunisia, e cercheremo di fare una loro cronaca, una cronaca del deserto africano. Premettiamo che non esiste alcuna intenzione di portare su queste colonne delle novità trascendentali perchè non è cosa nuova affermare che la guerra moderna, dinamica, volitiva, celerissima, non imbrigliata da confini e nemmeno dal mare, richiede truppe atte a vincere le distanze e le difficoltà del terreno, attitudine alla quale è legata la soluzione vittoriosa del conflitto.

Chi può scaraventare sul teatro dove la battaglia si accende più furiosa e decisiva il maggior numero di armi e di armati ha in mano le redini dello scontro, può allentarle e tenderle a suo piacimento, diviene arbitro della battaglia stessa.

In Africa più che altrove, si è imposta la necessità di avere compagini capaci di sopportare i disagi di lunghi trasferimenti, al termine dei quali gli uomini dovevano essere in grado di sostenere il combattimento nelle migliori condizioni fisiche e di armamento. In teatri come quello Africano la concezione di un fante che caracolla per i sentieri portandosi sulle spalle la casa, i viveri, l'arma, è sfumata del tutto, è stata sopraffatta dalla macchina, dal carro, dall'autoblinda che si muovono velocemente e con la stessa velocità portano l'offesa e lo scompiglio nelle file nemiche.

Vedete voi dei soldati appiedati, sudati e stanchi, coi fucili a tracolla, le borracce semivuote, camminare per intere giornate, sotto la sferza del sole e poi impegnarsi, contro il nemico? Guerra da fucili ad avancarica, direbbero anche i profani! Guerra troppo lontana da quelle che sono le esigenze di oggi in cui tutto avviene con la rapidità dell'ora che passa. In Africa i « Celeri » hanno dato la fisonomia ai combattimenti, i quali hanno conosciuto le soste snervanti, il logorio dell'attesa in una « buca » che allora si chiamava trincea, in cui il martellio monotono del passo dell'uomo è stato sopraffatto dal brontolio dei motori e dallo stridio dei cingoli.

Le varie battaglie d'Africa sono state scontro di mezzi, in ogni momento ha avuto la meglio chi di questi mezzi poteva disporre con maggiore larghezza.

Perchè se si fosse trattato solamente, di uomini e di valore noi saremmo ancora là, oltre la depressione di Qattara, oltre Alessandria, sulle sponde del Canale, in cospetto del Mar Rosso.

Più di una volta siamo stati in grado di tenere in scacco il nemico perchè i nostri uomini sapevano dare alle macchine il loro cuore, perchè era l'anima dell'uomo che diventava l'anima della macchina.

Carristi, bersaglieri delle Unità Celeri, gruppamenti esploranti Corazzati, Artiglieria semoventi, paracadutisti, celeri del cielo, ecco la rosa di soldati di cui noi ci occuperemo nelle nostre cronache del deserto. Passavano sulle colonne che ferivano il « serir » e marciavano verso il sole e andavano nella notte e non sostavano mai fino a che non giungevano di fronte agli inglesi e allora li attaccavano con l'impeto di chi non può arrestarsi, di chi ha avanti a sè una mèta e la deve raggiungere, costi quel che costi.

La Balbia, la « Road » egiziana, le piste che nelle giornate di ghibli venivano cancellate dalla sabbia che turbinava per il cielo, sono state i binari su cui è corso quel treno fatto di acciaio e di cuori più duri dell'acciaio.

Fra i celeri, la specialità giovinetta, quella dei carri, circondata inizialmente da indifferenza e scetticismo, misconosciuta da coloro che avevano voluto rimanere fedeli a una forma di lotta che non poteva essere più la lotta dei nostri giorni, ha scritto pagine che fanno impallidire le più eroiche tradizioni militari di un tempo. Perchè mai la Divisione « Ariete » venne chiamata « Fantasma »? Perchè sapeva dare battaglia ora qua ora là, ora in un posto, ora a cento, duecento chilometri da quel posto e non conosceva riposo, non soste; ma dall'alba al tramonto e dalla sera all'alba scorazzava per le sterminate piane marmariche cercando sempre il combattimento, non dando mai tregua all'avversario. La cercavano tutti l'« Ariete ». La cercavano ma era difficile poterla seguire nelle sue marce, nei suoi spostamenti. Aveva fatto sua quella guerra, l'aveva plasmata secondo le sue possibilità, sul ritmo della sua velocità e la combatteva alla garibaldina, passando come una ventata che squassa tutto ciò che incontra sul suo cammino.

L'uomo a piedi, restava indietro, lontano dalla lotta, sfumava come un miraggio, in quel cielo africano che non era cielo, bensì una immagine della terra riarsa che vomitava calura, fiamme, e soffiava ghibli.

La battaglia prendeva il tono dei combattimenti aerei, le zuffe celesti diventavano le zuffe degli uomini che stavano in terra.

Ma non dobbiamo dimenticare, anche se fino ad ora abbiamo parlato di mezzi ed esclusivamente di mezzi, che rimane vivo, vivissimo il fattore uomo, che, sebbene ora non debba e non possa più marciare sempre a piedi, deve mantenere lo spirito eroico di quel fante che sapeva vincere il freddo, il caldo, la fame, la sete, il logorio martellante e continuo della trincea, che sapeva dare serenamente la vita in quell'angolo di terra che era stato chiamato a difendere. Il problema dei celeri, ci si perdoni l'espressione, è nuovo e vecchio. È nuovo e sempre nuovo per quanto riguarda l'evoluzione dei mezzi; è vecchio per ciò che si attiene allo spirito umano. In questa sua seconda fisonomia è pienamente risolto perchè il nostro soldato ha saputo aderire perfettamente agli aspetti nuovi della nuova guerra che si combatte. Attende macchine di giorno in giorno migliori, per il resto vi dice: penserò io a portarle come si deve, non ho nulla da imparare da nessuno, E lo ha dimostrato in ogni circostanza.

E questo appunto vogliamo illustrarvi attraverso le nostre cronache sulle battaglie del deserto.

REDATTORE CAPO RESPONSABILE: Generale di brigata GIUSEPPE BIONDI
(6105597) ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO [illegible] C. - 1943

RUMIANCA

INDUSTRIA CHIMICA
MINERARIA ED ELETTRICA

SOCIETÀ PER AZIONI
CAPITALE SOCIALE L. 150.000.000

SEDE IN **TORINO**
CORSO MONTEVECCHIO, 39

▼

PRODOTTI PER L'INDUSTRIA
PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA

BOMBRINI-PARODI-DELFINO

SOCIETÀ ANONIMA

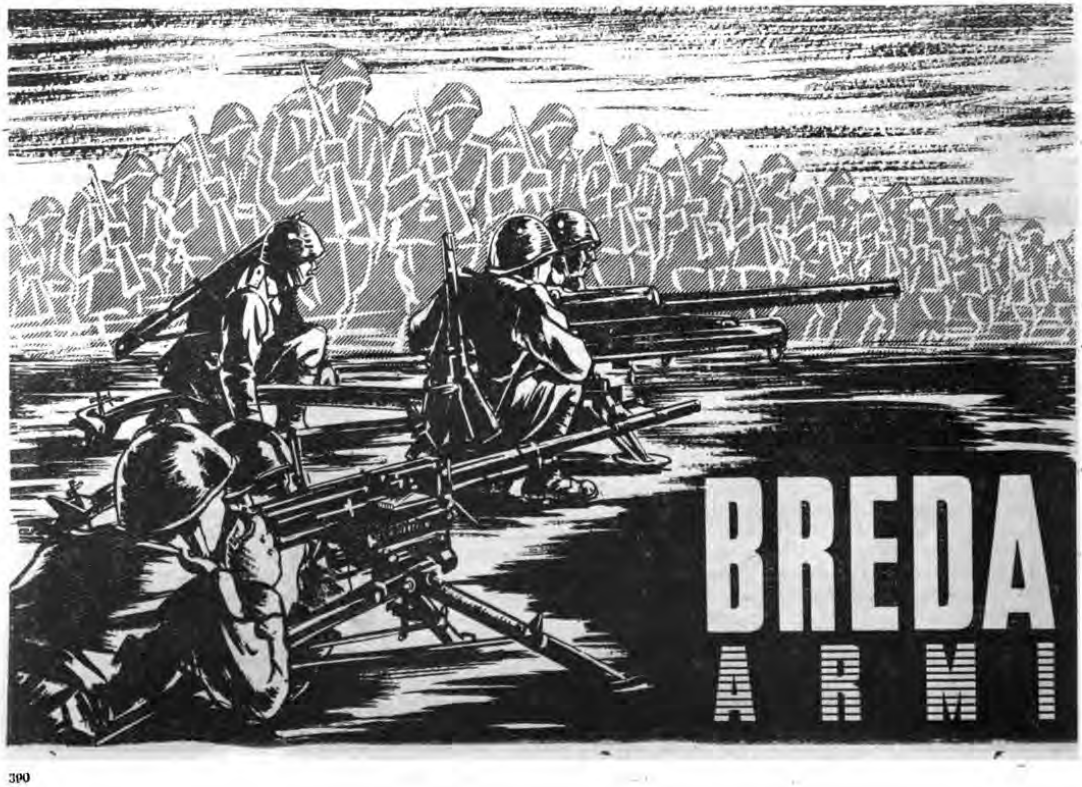
ROMA: Corso Umberto I, 267 – Tel. 61446

MUNIZIONI
ESPLOSIVI
PRODOTTI CHIMICI
PER INDUSTRIA
E AGRICOLTURA

Agente esclusiva di vendita:

S. A. LA COMMERCIALE B. P. D.

ROMA: Corso Umberto I, 262 – Tel. 681731



RAION FIOCCO

ITALVISCOSA

MILANO

CORSO VITT. EMANUELE 37-39

I tessili artificiali che il gruppo Italviscosa produce per il fabbisogno tessile della Nazione in armi; i tessili che ogni italiano deve apprezzare per le loro doti qualitative e per il contributo che essi danno, nel settore economico, al raggiungimento della sempre più sicura vittoria finale

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO
DI DIRITTO PUBBLICO
CAPITALE E RISERVE:
L. 1.636.000.000

SOCIETÀ ANONIMA
LAVORAZIONE ZINCO

CAPIT. SOCIALE L. 3.000.000
INTERAMENTE VERSATO
STABILIMENTI IN
PEGLI E VARENNA
SEDE LEGALE E AMMINISTR. IN
GENOVA
Via Roma, 11-3

FRATELLI MORTEO

Laminatoi per la produzione di lamiere nere, ricotte e lucide da 3/10 di millimetro a 5 millimetri. - Fabbricazione di lamiere zincate, ondulate e curvate, zincatura di fusti ed altri oggetti. - Fabbricazione di tubi, canali lisci e sagomati, converse, gomiti e secchi. - Fusti e serbatoi in lamiera nera e zincata

PRODOTTI DOLCIARI

Venchi • Unica

— TORINO —

UNIONE MILITARE

AMMINISTRAZI
CENTRALE

ROM

ENTE FRA GLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE D'ITALIA

(MOBILITATO PER IL SERVIZIO DEL LAVORO)

Filiali con sede in **ITALIA:** Bari - Bologna - Bolzano - Venezia - Firenze - Fiume - Genova - La Spezi Livorno - Lubiana - Milano - Messina - Modena - Napoli - Palermo - Pola - Roma - Sassari - Tarant Torino - Trieste - Udine - Verona. — **EGEO:** Rodi. — **ALBANIA:** Tirana - Coritza. — **GRECIA:** Atene - Jan — **CROAZIA:** Ragusa. — **DALMAZIA:** Spalato. — **MONTENEGRO:** Pogdorica.

LA PIÙ GRANDE ORGANIZZAZIONE A CARATTERE MILITARE PER LA VEST ZIONE E L'EQUIPAGGIAMENTO DEGLI UFFICIALI DELLE FF. AA. ITALIA

Servizi di vendita volanti:

presso i Presidî circostanti alle Sedi delle Filiali
in Zona di operazione al seguito delle Grandi Unità

PER TUTTA LA DURATA DELLA GUERRA L'«UNIONE MILITARE» DEDICA LA SU ATTIVITÀ ESCLUSIVAMENTE AGLI UFFICIALI DELLE FORZE ARMATE IN SERVIZI

SPAZIO RISERVATO ALLA PUBBLICITÀ

DELLA DITTA

METALCOM

"NAZIONE MILITARE"

DIREZIONE: Via Napoli, 41 - ROMA

AMMINISTRAZIONE: Via Napoli, 39 - ROMA

Ogni fascicolo mensile è in vendita al prezzo di L. 5 in Italia e Colonie e L. 12 all'Estero

ABBONAMENTI PER IL 1943

Singoli per la sola Rivista . . . . L. **36**

con abbinate le pubblicazioni **"I confini terrestri" ed "I confini marittimi"** di GIACOMO ZANUSSI (235 pagine di testo con 140 illustrazioni e due carte fuori testo, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **40**

con abbinate le due pubblicazioni di cui sopra ed il volume **"Le Frecce Nere"** del Generale SANDRO PIAZZONI (235 pagine di testo riccamente illustrate, prezzo di copertina L. 18) . . . . » **43**

Comandi ed Enti vari . . . . » **45**

Estero . . . . » **72**

Abbonamenti cumulativi con:

		ITALIA E COLONIE – Singoli	ITALIA E COLONIE – Enti vari	ESTERO
Rivista Aeronautica	L.	56 —	65 —	202 —
Rivista di Cavalleria	»	62 —	71 —	122 —
L'Italia d'Oltremare (Rivista quindicinale illustrata)	»	80 —	109 —	—
L'Universo	»	64 —	79 —	142 —
Rivista Marittima	»	71,50	80,50	259,50
Rivista di Cultura Marinara	»	50,20	59,20	109,50
Rassegna di Cultura Militare e Rivista di Fanteria	»	67 —	98 —	—
Le Forze Armate	»	67 —	98 —	—
La Rassegna Italiana	»	84 —	93 —	142 —
Echi e Commenti	»	118 —	127 —	—
Il Giornale d'Italia	»	99,90	108 —	—
Il Piccolo	»	99,90	108 —	—
La Voce d'Italia	»	43,20	51,30	—
Il Giornale d'Italia e La Voce d'Italia	»	108,90	117 —	—
Il Valore Guerriero	»	39 —	48 —	—
L'Italia Combattente	»	46 —	55 —	—
Rivista di Commissariato	»	64 —	73 —	172 —
Rivista Artiglieria e Genio	»	84 —	118 —	222 —

AVVERTENZE. — Gli abbonamenti si intendono soltanto per un intero anno solare. – Per modificazioni di indirizzo indicare il numero della fascetta ed inviare UNA LIRA. – Per coloro che si abbonano dopo il 15 febbraio, i fascicoli vengono inviati salvo esaurimento e con pagamento di L. 0,70 ciascuno, a titolo rimborso spese postali.

Il versamento deve effettuarsi a mezzo vaglia postale o col conto corrente n. 1/12030 intestato: Amministrazione Rivista "NAZIONE MILITARE", Via Napoli, 39 – ROMA

Saranno perseguiti a termine di legge, e denunziati per le sanzioni disciplinari al Sindacato dei giornalisti, coloro che riproducessero per le stampe, in tutto o in parte i nostri articoli, senza citare la Rivista.

NAZIONE MILITARE

PREZZO **L. 10**